Verlagsort Danzig



DANZIGER WIRTSCHAFTSZEITUNG

ZUGLEICH
MITTEILUNGEN DER HANDELS-
KAMMER ZU DANZIG



FERNER
POLNISCHE WIRTSCHAFTSGESETZE
IN DEUTSCHER ÜBERTRAGUNG

BEILAGE: DANZIGER JURISTISCHE MONATSSCHRIFT

28. OKTOBER 1927 NUMMER 43 7. JAHRGANG

Aus dem Inhalt:

DRUCK VON A. SCHROTH, DANZIG, HEILIGE GEISTGASSE NR. 83

Die „D. W. Z.“ kann ständig eingesehen werden:

Im Deutschen Reich:

bei den Handelskammern in: Allenstein, Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Elbing, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln a. Rh., Lübeck, Magdeburg, Saarbrücken, Stettin.

bei den Verbänden: Deutscher Industrie- und Handelstag, Berlin, Deutscher Wirtschaftsdienst, Berlin, Deutsch-Russischer Verein, Berlin, Reichsverband der Deutschen Industrie, Berlin, Verband Russischer Großkaufleute, Industrieller und Financiers in Deutschland, Berlin, Außenhandelsverband (Handelsvertragsverein) Berlin.

bei Behörden: Auswärtiges Amt, Berlin, Reichsbankdirektorium, Berlin, Reichswirtschaftsministerium, Berlin, Reichsbahndirektion Osten, Frankfurt (Oder), Zweigstelle des Auswärtigen Amtes, Nürnberg 2.

bei übrigen Stellen: Institut für Wirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Staatswissenschaftliches Seminar der Universität Greifswald, Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin.

In Polen:

bei den Handelskammern in: Bielitz, Bromberg, Graudenz, Lemberg, Posen, Thorn.

bei Behörden: Ministerium für Industrie und Handel, Warschau (in 3 Abteilungen).

bei Verbänden: Verband deutscher Industrieller und Kaufleute in Polen, Bromberg, Oberschlesischer Berg- und Hüttenmänn.-Verein, Kattowitz, Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pommerellen, Posen, Wały Leszczyńskiego 2, Centrala Związku Kupców (Zentralverband der Kaufmännischen Vereine), Warschau, Centralny Związek Polskiego, Przemysłu, Warschau, Verband selbständiger Kaufleute, Graudenz.

bei übrigen Stellen: Konsulat der Tschecho-Slowakischen Republik, Posen, Biblioteka Sejmu, Warschau, Legation de Suisse, Warschau.

In Rußland und den Randstaaten:

in Moskau: Bibliothèque Centrale D. O. V. W. R., Zentralbibliothek W. S. N. H.
„ Memel: Handelskammer,
„ Reval: Kaufmannskammer,
„ Riga: Kaufmannskammer, Rigaer Wirtschaftszeitung.

Im übrigen Ausland:

in Amsterdam: Polnisches Konsulat, Bureau voor Handelsinlichtingen,
„ Brüssel: Fa. J. Steinberg, 213, Rue de la Poste,
„ Budapest: Budapester Handels- und Gewerbekammer, Bund der Ungarischen Fabrikindustrieller, Ungarisch-polnische Handelskammer, Budapest,
„ Bukarest: Dr. M. Margulies, Institut Economique Roumain,
„ Genf: Internationales Arbeitsamt (Bureau de Traveille), Société des Nations (Völkerbund),
„ Kopenhagen: Königl. dänisches Ministerium des Äußern,
„ London: British Overseas Bank, „European Finance“, The Danzig Information Office Sentinel House, Southampton Row.
„ Paris: Handelskammer zu Paris,
„ Prag: Schriftleitung der Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer,
„ Reichenberg: Handels- und Gewerbekammer,
„ Rom: Instituto Nazionale,
„ Stockholm: Allgemeiner Schwedischer Exportverein,
„ Wien: Auslandsdeutsche Kammer für Handel und Volkswirtschaft, Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie.



Danziger Wirtschafts-Zeitung

zugleich Mitteilungen der Handelskammer zu Danzig

Herausgegeben von dem Syndikus der Handelskammer Dr. Br. Heinemann. Schriftleiter: Dr. Chrzan

mit den Beilagen: **Danziger Juristische Monatsschrift**
Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

7. Jahrgang — **Nr. 43** — 28. Oktober 1927

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet im In- und Ausland durch die Post bezogen pro Monat 3.— Dg., unter Kreuzband nach Polen 11.— Dg. und dem Ausland 12.— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1.— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Chrzan, für Inserate: Bruno H. Gülsdorff, Jopengasse 65II

Polen als Verbraucher und Erzeuger.

Stanislaw Szczepanowski — der Begründer einer sehr bedeutsamen polnischsn Großindustrie, und zwar der Naphtha-Industrie in Galizien — bezeichnete vor etwa vier Jahrzehnten die Leistungs- und Konsumfähigkeit des galizischen Menschen folgendermaßen: er leistet 25% und konsumiert 50% von dem des normalen Westlers. Diese Feststellung war für ihn der Ausgangspunkt für die Beurteilung der Wirtschaftsverhältnisse seines Landes und seiner Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft. Durch diese lapidaren Worte wollte, der schon längst Verstorbene, gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auch über die Grenzen seines engeren Heimatlandes populäre polnisch-österreichische Parlamentarier seinen Landsleuten den Weg weisen, auf welchem die Entfaltungsmöglichkeiten einer polnischen Industrie und Hebung des volkswirtschaftlichen Einkommens liegen.

Es ist demnach kein Zufall, wenn einsichtige Wirtschaftspolitiker immer wieder bewußt oder unbewußt auf das Programm Szczepanowskis aus den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts zurückgreifen, und auch in der neuesten Wirtschaftsliteratur Polens die Sorge um die viel zu geringe Konsumfähigkeit des Inlandes immer wieder zum Vorschein kommt und immer öfter Stimmen hörbar werden, daß weder übertriebener Zollschutz noch rücksichtslose Einfuhrdrosselung der heimischen Industrie helfen werden, solange nicht ein gesunder aufnahmefähiger Inlandsmarkt entsteht. Es ist wohl richtig, daß ein großer Teil der Landbevölkerung infolge kulturellen Rückstandes bedürfnislos und für Industrieartikel nicht aufnahmefähig ist, viel stärker jedoch noch als der kulturelle Rückstand hemmt den Absatz das verhältnismäßig geringe Volkseinkommen. Das Volksvermögen, zum großen Teil durch den Weltkrieg vernichtet, hat durch die mangelhafte volkswirtschaftliche Einsicht während der ersten Regierungsjahre des unabhängigen Polens noch eine weitere sehr empfindliche Einbuße erlitten. Die unvernünftige Verteilung der Steuerlasten hat den Verarmungsprozeß in den Städten in erschreckender Weise verschärft, während die falsche Parzellierungspolitik und Gesetzgebung zwecks Verteilung des Großgrundbesitzes unter die Bauern bei den Großgrundbesitzern eine Apathie und Unlust zu einer intensiveren Agrarwirtschaft hervorgerufen hat, ohne den Bauern merklich zu nützen und die landwirtschaftliche Produktion zu heben.

Ein Mitglied des polnischen Senats hat ausgerechnet, daß 2,6% der Bevölkerung 38% sämtlicher Steuerlasten tragen müssen, während der überwiegende Teil von 97% kaum 62% des restlichen Steueraufkommens zahlt.

Die praktischen Erfahrungen, die Rumänien und die Tschechoslowakei mit ihrer, in einem wesentlich größerem Umfange durchgeführten Agrarreform gemacht haben, beweisen, daß der bäuerliche Kleinbesitz ungefähr 2—3 Doppelzentner pro ha weniger produziert als der rationeller bewirtschaftete Großgrundbesitz.

Es ist ein eklatanter Beweis für die Verarmung, daß der Fleischkonsum Warschaus gegenwärtig um $^2/_3$ geringer ist, als vor dem Kriege. Darin liegt die Bestätigung der Annahme, daß nicht der kulturelle Rückschritt — zumindest nicht er allein — sondern die Verarmung der Bevölkerung an der geringen Konsumfähigkeit Polens mitschuldig sind. Dieser letzte Umstand war es, der während der Valuta- und Kreditkrisis in den Jahren 1925—26 die Lage der polnischen Industrie mitverschärft hat und neben den vielen Krisen noch die Industriekrisis und Arbeitslosigkeit der Industriearbeiter in unheimlicher Weise vergrößert hat.

Nachdem Polen zwei Jahre lang mit größter Anstrengung aus eigenen Mitteln der akuten Valuta- und Kreditkrisis die Spitze bieten konnte, gelang es gegenwärtig durch auswärtige Hilfsmittel diese Schwierigkeiten zu überwinden. Die Anknüpfung von Kreditbeziehungen zu den verfügbaren seriösesten Finanzkreisen der Gegenwart bietet auch eine Gewähr für die Stabilisierung der Währung, eine dauernde Stärkung der Notenbank und eine genügende Versorgung des Geldumlaufes. Dadurch wurden die ersten Grundlagen für eine normale Funktion der Wirtschaft geschaffen. Es wäre demnach an der Zeit, sich aus handelspolitischem Interesse mit dem gegenwärtigen Stande der Verbrauchs- und Produktionsverhältnisse Polens zu befassen.

Was verbraucht die polnische Bevölkerung pro Kopf an Nahrungsmitteln, Urstoffen und Fertigwaren der wichtigsten Verbrauchsartikel?

Wie weit ist die Produktion des Landes imstande, nach Versorgung eines normalen Inlandsbedarfes den Export an Agrar- und Industrieerzeugnissen zu versorgen bezw. in welchem Ausmaße ist der normale Verbrauch auf einen natürlichen, künstlich nicht gedrosselten Import angewiesen?

Ein eingehendes Studium dieser Fragen wird nicht nur in Polen selbst, sondern erst recht im Auslande sowohl den Finanzmann, wie den Großhändler, sowohl den Erzeuger von Halbfabrikaten wie auch der Fertigwaren, immer mehr interessieren, wenn er in Geschäftsverbindungen, als Bezieher oder Lieferant, zu einem Lande von ca. 387 000 Quadratkilometern Fläche und mit ca. 30 Millionen Bevölkerung treten will. Der Wille dazu wird immer stärker, je stabiler dort die Wirtschaftsverhältnisse werden.

Eine Beantwortung obiger Fragen erleichtert eine zusammenfassende Darstellung der Wirtschaftsverhältnisse Polens, welche wir in dem jüngst erschienenen Buche eines angesehenen polnischen Volkswirtes, des Barons Roger Battaglia, finden. Wir übergehen die einzelnen Mängel dieses Buches, welches für einen bestimmten Zweck geschrieben, auf Grund eines Preisausschreibens der polnischen Wirtschaftsbank den Anforderungen dieses Preisausschreibens ursprünglich dienen sollte. Diese Arbeit überschreitet den vorgeschriebenen Rahmen sowohl an Umfang wie auch an Inhalt.

Battaglia wollte scheinbar ursprünglich dem Preisausschreiben gemäß einen Beitrag über: „Ein wirtschaftliches Programm Polens“ liefern. Man könnte vieles an diesem „Programm“ aussetzen. Schon der viel zu ofte Ruf nach Valorisierung der Zölle, ja sogar nach deren Erhöhung, erweckt Widerspruch. Von geringer Bedeutung erscheint uns daher sein Wirtschaftsprogramm, dafür viel wertvoller, was er uns

auf Grund des Untertitels: „Ueber die Entwicklungsbedingungen der einzelnen Produktionszweige“ in seinem Buche bietet. Diesem Untertitel gemäß finden wir in der Arbeit Battaglias ein überaus wertvolles Handbuch über die polnische Industrie. Es wäre sehr wünschenswert, wenn er diesen Teil in deutscher Sprache auch den deutschen Lesern zugänglich machen wollte.

Aus der Fülle des gebotenen Materials entnehmen wir einige Daten, die in übersichtlicher Zusammenstellung das Wissenswerteste darstellen sollen. Das Volksvermögen Polens wird auf 88 Milliarden Schweizer Franken veranschlagt, somit ca. 3000 pro Kopf gegenüber 6300 in Deutschland und 18 000 in den Vereinigten Staaten. Das Jahreseinkommen beträgt in Polen pro Kopf 400 Schweizer Franken gegenüber 1000 in Deutschland und 2500 in den Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Der Verbrauch an Kohle betrug pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1926 0,75 t (im Jahre 1913 0,93) gegenüber einem Verbrauche von 2,2 t in Deutschland und 3,40 t in England,

an Mineralölprodukten 8,4 kg pro Kopf in Polen gegenüber 13 (vor dem Kriege 21 kg) in Deutschland und 32 (ja sogar 94¹/₄ kg einschl. des Bedarfes der Marine) in England und 195 kg in den Vereinigten Staaten Nordamerikas. Der inländische Verbrauch an Mineralölprodukten ist in Polen auch um ca. 40% geringer als in Oesterreich und der Tschechoslowakei,

an Eisen in Polen durchschnittlich 20 kg (vor dem Kriege 35), während der Verbrauch in England 146, in den Vereinigten Staaten Nordamerikas 288 und in Oesterreich 30 kg ausmacht,

an Zement in Polen 15 kg, in Deutschland 103 kg, in den Vereinigten Staaten 230 (im Jahre 1913 in Deutschland 85, kg in Amerika 153 kg),

an Seife 1 kg pro Kopf,

an Papier in Polen 3,7 kg (gegenüber dem Vorkriegszustande eine Steigerung von 9%), in Oesterreich 12, in Norwegen 15, in Deutschland 19 kg,

an Wollwaren in Polen ¹/₂ kg, an Baumwollwaren 2¹/₂ kg; der Verbrauch erreichte bei dem letzten Artikel schon den Vorkriegszustand, der immer noch geringer ist als in Deutschland und der Tschechoslowakei, in welchen Ländern pro Kopf durchschnittlich 1 kg Wollwaren und 5 bezw. 3 kg Baumwollwaren jährlich verbraucht werden,

an Weizen in Polen 45 kg pro Kopf (gegenüber 66 kg vor dem Kriege),

an Roggen in Polen 170 kg,

an Zucker in Polen 8,60 kg, in Deutschland und der Tschechoslowakei 24, in dem reicheren Holland 33,11 kg pro Kopf. Die geringeren Verbrauchsquantitäten in Polen drücken sich selbstverständlich auch in dem geringeren Außenhandel aus, was nachstehende Tabelle veranschaulicht. Pro Kopf der Bevölkerung entfallen in Schweizer Francs monatlich:

	Einfuhr	Ausfuhr
in Polen	3,69	4,32
in Deutschland	15,58	11,14
in England	47,30	33,06
in der Schweiz	52,10	43,07
in U. S. A.	14,39	18,30

(Forts. folgt.)

Die Holzausfuhr der Oststaaten.

Den osteuropäischen Holzhandel hat im laufenden Wirtschaftsjahr nicht nur die allgemeine Weltmarktkonjunktur in hohem Maße begünstigt, sondern auch der steigende Importbedarf des deutschen Holzmarktes stärkte die Exportkraft der Oststaaten ganz wesentlich. So zeigt nicht allein die Holzausfuhr Polens eine stark steigende Tendenz, vielmehr sind die guten Absatzbedingungen auch Litauen, Lettland, Estland und Finnland um so mehr zugute gekommen, als die sowjetrussische Konkurrenz angesichts der verschlechterten Produktionsverhältnisse in diesem Jahre nicht so bestimmend ins Gewicht fällt. Neben dem Mehrbedarf Deutschlands ist es vor allen Dingen England, welches bisher seinen Importbedarf zum großen Teil aus russischen Quellen schöpfte und das nach dem Konflikt mit Sowjetrußland die Schwerkraft seines Holzimports teils nach Polen und Finnland, teils auch nach Deutschland verlegte.

Sowjetrußland

hat im Gegensatz zu den Neustaaten die bisherige Konjunktur nicht wahrzunehmen vermocht, was zum großen Teil auf die zwangsläufige Neuorientierung seines Absatzes zurückzuführen ist. Gerade auf holzwirtschaftlichem Gebiete macht sich der Verlust des englischen Absatzmarktes sehr bemerkbar, partizipierte doch England, das im Jahre 1913 etwa 53% der russischen Holzausfuhr aufnahm, im Jahre 1925/26 sogar mit 67,8% an dem wesentlich eingeschränkten Holzexport des Sowjetstaates. Eine gewisse Abhängigkeit vom englischen Markt liegt für die russische Sägewerksindustrie darin begründet, daß sie hauptsächlich auf Bretter sehr breiten und starken Typs eingestellt ist, die fast ausschließlich vom englischen Importhandel nachgefragt werden, wogegen die nach Fortfall des englischen Absatzweges in Betracht kommenden Märkte wie Deutschland, Belgien, Frankreich und die skandinavischen Importstaaten geringere Dimensionen bevorzugen. Daraus ergibt sich für die Sowjets, ganz abgesehen von der Notwendigkeit der Erschließung neuer Absatzmärkte auch eine fundamentale Produktionsumstellung, die bei dem notorischen Kapitalmangel vermutlich eine längere Zeit beanspruchen dürfte.

Andererseits läßt sich auf dem Gebiete der russischen Holzwirtschaft ganz allgemein eine zunehmende Desorganisation sowohl der Erzeugung wie auch des Exports nicht verkennen. Schon der Einschlag der letzten Hiebperiode war mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft, die darin ihren Ausdruck fanden, daß den Holztrusts unbeschadet der beträchtlichen Arbeitslosenarmee zu wenig Holzfäller zur Verfügung standen, was mit den niedrigen Reallöhnen zusammenhängt. Die im Produktionsprogramm in Aussicht genommenen Rohstoffmengen konnten also nur zu einem Bruchteil bereitgestellt werden. Die ohnehin eingeschränkte Exportmöglichkeit wurde aber auch durch den wachsenden Inlandsbedarf noch weiter geschmälert, so daß kaum ein Drittel der in den Vorjahren exportierten Menge zur Ausfuhr kommen dürfte. Während nämlich im ersten Quartal des Wirtschaftsjahres 1924/25 insgesamt 1778,5 Taus t Holz aller Sortimente exportiert wurden, kamen in derselben Zeitspanne 1926/27 kaum 550 Taus. t zur Ausfuhr. Zudem ist eine Strukturverschiebung des sowjetrussischen Holzexports insoweit eingetreten, als die Rundholzausfuhr auf Kosten bearbeiteter Sortimente zugenommen hat, d. h. bei ab-

solutem Exportrückgang werden im laufenden Jahre relativ mehr unbearbeitete Hölzer exportiert als in den letzten Jahren, was umgekehrt wiederum eine Wertverschiebung mit sich bringt. Unter diesen Umständen liegen die Entwicklungsmöglichkeiten der sowjetrussischen Holzindustrie für die nächste Zukunft nicht sonderlich günstig, dagegen dürfte die Rundholzausfuhr mehr als bisher in den Vordergrund der sowjetrussischen Exportpolitik treten. Geplant ist zunächst eine Konzentration der einzelnen Holztrusts in ein allrussisches Holzsyndikat, wodurch der jetzigen Zersplitterung und Desorganisation des Absatzes Schranken gesetzt werden sollen.

Weit günstiger als in Sowjetrußland gestaltete sich die Holzausfuhr in

Polen,

wo sie in erster Linie und fast ausschließlich fiskal- und handelspolitischen Interessen dienstbar gemacht werden muß. Nicht nur die vorjährige Mißernte hat zur Passivität der Handelsbilanz beigetragen, sondern auch ganz allgemein zeigt der Import insbesondere an Produktivmitteln eine steigende Tendenz, die zur Bereitstellung der erforderlichen Ausfuhrgüter zwingt. Der Ausfuhrrückgang wichtiger Landesprodukte, die im Rahmen der Handelsbilanz dominieren, wie etwa Getreide, Vieh und Naphthaerzeugnisse führen zum unumgänglichen Raubbau des Waldes, der allein unter Wahrnehmung der gegenwärtigen Konjunktur die Lücken der Handelsbilanz ausfüllt. Teils macht allerdings auch der Forleulenfraß den Abtrieb namhafter Bestände erforderlich, was insbesondere für die westpolnischen Waldgebiete gilt. Im ersten Halbjahr 1926 entfielen etwa 17% des gesamten Exportwertes Polens auf holzwirtschaftliche Erzeugnisse, während in der ersten Jahreshälfte 1927 das Holz mit rund 24% am Gesamtexport teilnimmt. Von 2255 Taus. t im ersten Halbjahr 1926 stieg die Exportmenge in diesem Jahre um 40%, nämlich auf 3155,8 Taus. t.

Deutschland und England spielen als Absatzgebiete polnischen Holzes die Hauptrolle, wobei der deutsche Holzmarkt angesichts des Wirtschaftskrieges vornehmlich Rundholz bezw. unbearbeitete Sortimente aus Polen bezieht, während England hauptsächlich Schnittware importiert. Den Absatz nach England begünstigt einmal der englisch-russische Konflikt, sodann spielt der Umstand mit, daß sich polnische Ware billiger stellt als etwa finnische, mit der ja Polen in erster Linie auf dem englischen Markt konkurriert. Inwieweit Polen in England im letzten Jahre festeren Fuß zu fassen vermochte, spricht daraus, daß seine Ausfuhr an weichem Schnittholz von 160580 Loads in den ersten 7 Monaten 1925 auf 520724 Loads in derselben Zeit des laufenden Jahres gestiegen ist, wogegen der englische Import aus Finnland in der gleichen Zeit eine Steigerung von 509185 auf 619817 Loads ergibt. Seine Ausfuhr nach England hat Polen namentlich auf Kosten Schwedens gehoben, das noch im Vorjahre vor Polen an zweiter Stelle der englischen Holzeinfuhr stand und jetzt den dritten Platz einnimmt.

Nach Deutschland hat die polnische Holzausfuhr unbeschadet des Zollkrieges eine absolute Steigerung erfahren. Indessen hat sich der Charakter des Exports gegen die Vorjahre insoweit geändert, als Halbfabrikate infolge der deutschen Kontingentierung mehr und mehr in den Hintergrund treten, so daß sich die Einfuhrsteigerung lediglich auf Rundholz bezieht. Im Jahre 1924 deckte Deutschland etwa 6% seines Imports an Nadelrundholz in Polen, ebenso entfielen 27% der Einfuhr an weicher Schnittware auf polnische Herkunft. Im ersten Halbjahr 1927 beziffert sich die deutsche Rundholzeinfuhr aus Polen auf nahezu 55% und der Import an Schnittmaterial ging auf kaum 16% zurück. Diese Strukturwandlung wird von polnischen Regierungs- und Wirtschaftskreisen mit wachsender Sorge beobachtet, denn sie hat nicht allein allgemein handelspolitisches Interesse, sondern darüber hinaus bedeutet sie für die einheimische Sägewerksindustrie eine Schmälerung der Rohstoffbasis. Letztlich resuliert daraus die Forderung der polnischen Holzindustriellen, den Rundholzexport nach Deutschland zu sperren oder zumindest auf ein Minimum zu reduzieren. Dem steht freilich die Tatsache entgegen, daß sich die Rundholzausfuhr nach Deutschland gegenwärtig noch weit günstiger kalkuliert als der Schnittholzexport nach außerdeutschen Plätzen, ganz abgesehen davon, daß eine Sperrung der Rundholzausfuhr nach Lage der Dinge mit den Interessen der polnischen Handelsbilanz nicht in Einklang zu bringen wäre.

Die absolute Menge seiner Holzaufuhr hat

Litauen

zwar nur in geringem Maße zu steigern vermocht, dagegen hat sich der Export von Halbfabrikaten, d. h. in erster Linie die Bretterausfuhr verdoppelt. Im Vergleich mit Polen trägt die litauische Holzausfuhr einen anderen Charakter, was schon daraus resultiert, daß hier der Staat fast ausschließlicher Waldbesitzer ist und der Abtrieb der Bestände planmäßiger bezw. mehr unter allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt. Teils spielt freilich auch die Konkurrenz Polens und Finnlands mit, die der litauischen Holzausfuhr einen engeren Rahmen steckt. In den ersten 6 Monaten 1926 exportierte Litauen 79437 t Holz aller Sortimente, während im ersten Halbjahr 1927 insgesamt 82259 t zur Ausfuhr kamen. Die Rundholzausfuhr hat sich gegen das Vorjahr sogar vermindert und ging von 41592 t auf 33716 t zurück. Wiederum ist für den steigenden Produktivitätsgrad der litauischen Sägewerksindustrie bezeichnend, daß sich die Bretterausfuhr Litauens in diesem Jahre verdoppelte. Eine nicht unerhebliche Rolle spielte hierbei der deutsch-polnische Zollkrieg, als dessen Begleiterscheinung Deutschland sich mehr litauischer Schnittware zugewendet hat. Nach England hat sich die Bretterausfuhr wesentlich ungünstiger gestaltet und weist im laufenden Jahre stark sinkende Tendenz auf. Mehr und mehr kommt die Bedeutung des deutschen Holzmarktes als Hauptabnehmer litauischer Forsterzeugnisse zum Ausdruck, entfielen doch auf Deutschland in den ersten 6 Monaten 1927 allein 97% der litauischen Rundholzausfuhr, ferner nahm der deutsche Markt 86% der Halbfabrikate und 25% der Endprodukte auf, wobei besonders zu bemerken ist, daß die Anteilsquote Deutschlands namentlich im laufenden Jahre erheblich gestiegen ist.

Viel weniger als Polen und Litauen sind Lettland, Estland und Finnland mit dem deutschen Holzmarkt verbunden, vielmehr steht hier England im Brennpunkte absatzpolitischen Interesses. Nach dem Ausfuhrwert des ersten Halbjahres 1927 hat

Lettland

gegen das Vorjahr etwa 60% mehr exportiert und zwar nahm allein die Bretterausfuhr einen Aufschwung von 10,7 auf 17,5 Mill. Lat. Der Menge nach dominieren in der Ausfuhr Espenklötze mit 506810 Kubikfuß gegen 308609 Kubikfuß im ersten Halbjahr 1926. Die Nadelrundholzausfuhr Lettlands hat im Vergleich mit den übrigen Oststaaten keine so große Bedeutung, immerhin zeigt sie eine Aufwärtsbewegung von 2433 auf 6814 Loads. Ebenso läßt sich bei Furnieren, Mauerlatten, Papierholz und Zündholzdraht eine Steigerung beobachten, nur Sleepers sind weniger gefragt als im Vorjahr. Nahezu 70% der Holzausfuhr Lettlands nimmt England auf, während auf den deutschen Holzmarkt nur 7% entfallen.

Sehr günstig hat sich auch in

Estland

das Holzgeschäft der soeben abgelaufenen Saison gestaltet, was eine namhafte Preisbewegung auslöste. Obgleich der Staat die Einschlagsnorm verminderte, ermöglichte der relativ geringe Inlandsverbrauch eine Exportsteigerung, die insbesondere auch durch die Preissteigerung befördert wurde. Das Hauptkontingent der Holzausfuhr Estlands bezieht sich auf Schnittmaterial, das überwiegend nach England verschifft wird. Die geringe Rundholzausfuhr fällt ebenso wenig ins Gewicht wie der Anteil des deutschen Marktes am Holzexport Estlands.

Was schließlich

Finnland

betrifft, so hat sein Holzhandel im Vergleich zu den Nachbarstaaten wohl die beste Entwicklung aufzuweisen. Dazu trägt nicht nur die Entfaltung der einheimischen Holzindustrie bei, sondern auch der regionale Zusammenschluß der Produzenten gibt der Ausfuhr einen festeren Rahmen und ermöglicht viel eher die Wahrnehmung der jeweiligen Konjunktur. Trotz der polnischen Konkurrenz, der Finnland ganz besonders in diesem Jahre auf dem englischen Markte begegnet, hat es seinen Holzexport beträchtlich gehoben. So ist der Ausfuhrwert, der in der Zeit von Januar bis August 1926 etwa 1673,5 Millionen Fmk. betrug, in der entsprechenden Zeit des laufenden Jahres auf 2155,5 Millionen Fmk. gestiegen. Allein die Ausfuhr von Schnittmaterial, das ja den finnischen Export bei weitem beherrscht, betrug im ganzen Jahre 1926 etwa 1,1 Millionen Standards; sie beläuft sich aber in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres schon auf 965000 Standard. Daran partizipiert England mit 44% und nahm 425000 Standard auf. Deutschland steht mit 115000 Standard hinter Holland an dritter Stelle, indessen entfällt ein großer Teil der nach Holland und Belgien deklarierten Transporte auf Westdeutschland, dessen Anteilquote man daher auf etwa 25% annehmen kann.

Dr. Ewald Kulschewski.

Mitteilungen der Handelskammer

Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 17. bis 22. Oktober 1927.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Scheck London	Tel. Auszahlung London	100 Złoty Ausz. Warschau		100 Złoty loko Noten		Dollar-Noten Nr. 1 von 5-100 St.		Dollar-Noten Nr. 2 von 500-1000 St		Tel. Auszahl. New York		Tel. Auszahl. Amsterdam		Tel. Auszahl. Zürich	
		Geld Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
17. 10. 27	$25,07\frac{1}{4}$	—	57,66	57,80	57,71	57,85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18. 10. 27	25,05	$25,05\frac{1}{4}$	57,62	57,76	57,68	57,82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19. 10. 27	$25,03\frac{1}{4}$	$25,03\frac{1}{2}$	57,59	57,73	57,65	57,79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20. 10. 27	25,02	—	57,53	57,67	57,58	57,72	—	—	—	—	5,1290	5,1420	—	—	—	—
21. 10. 27	$25,01\frac{1}{2}$	—	57,51	57,65	57,65	57,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22. 10. 27	$25,01\frac{1}{2}$	—	57,51	57,65	57,57	57,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zeit	Tel. Auszahl. Paris		Tel. Auszahl. Brüssel—Antwerpen		Tel. Auszahl. Helsingfors		Tel. Auszahl. Stockholm		Tel. Auszahl. Kopenhagen		Tel. Auszahl. Oslo		100 Reichsmarknoten		100 Reichsmark tel. Ausz. Berlin	
	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
17. 10. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18. 10. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19. 10. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20. 10. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21. 10. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,447	122,753
22. 10. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,517	122,823	122,517	122,823

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	17. 10. 27	18. 10. 27	19. 10. 27	20. 10. 27	21. 10. 27	22. 10. 27
4% Danziger Stadtanleihe 1919	$44\frac{1}{2}$ G.	$44\frac{1}{2}$ G.	$44\frac{1}{2}$ G.	$44\frac{1}{2}$ G.	$44\frac{1}{2}$ G	$44\frac{1}{2}$ G.
5% Danziger Goldanleihe	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.
5% Roggenrentenbriefe	9,60 B.	9,60 B.	9,60 B.	9,60 B.	9,60 B.	9,60 B.
7% hypothekarisch gesicherte Stadtanleihe 1925	95,80 B.	95,80 B.	95,80 B.	95,80 B.	95,80 B.	95,80 B.
8% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie I—IX	$99\frac{3}{4}$ bz.	$99\frac{3}{4}$ B.	$99\frac{1}{2}$ bz.	$99\frac{1}{2}$ bz.	99 G.	$99\frac{1}{2}$ bz.
8% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie X—XIV	$98\frac{1}{4}$ bz.	99 B.	$98\frac{1}{2}$ G.	$98\frac{1}{2}$ bz.	$98\frac{3}{4}$ bz. B.	$98\frac{3}{4}$ bz.
7% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie XIX—XXII	$95\frac{1}{2}$ bz.	$95\frac{1}{2}$ bz.	$95\frac{1}{2}$ bz.	$95\frac{1}{2}$ bz.	$95\frac{1}{2}$ bz.	$95\frac{1}{2}$ bz.
6% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe	93 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.
Bank-von-Danzig-Aktien	$107\frac{1}{2}$ bz. G.	$107\frac{3}{4}$ G.	108 etw. bz. G.	109 G.	$110\frac{1}{2}$ etw. bz. G.	112 rpt. G.
Danziger Privat-Action-Bank-Aktien	$96\frac{1}{2}$ bz.	$96\frac{1}{2}$ bz.	$96\frac{1}{2}$ etw. bz. G.	$96\frac{3}{4}$ bz.	$96\frac{3}{4}$ G.	$96\frac{1}{2}$ G.
Danziger Hypothekenbank-Aktien	$134\frac{1}{2}$ G.	$134\frac{1}{2}$ G.	$134\frac{1}{2}$ G.	$134\frac{1}{2}$ bz. G.	$134\frac{1}{2}$ bz. G.	$134\frac{1}{2}$ bz. G.

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 17. bis 22. Oktober 1927. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 50 kg frei Waggon Danzig														
	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Futtergerste	Blaumohn	Viktoria-Erbsen	grüne Erbsen	kleine Erbsen	Gelbsenf	Wicken	Peluschken	Roggenkleie	Weizenkleie	Ackerbohnen
17. 10. 27	nicht notiert														
18. 10. 27	nicht notiert														
19. 10. 27	nicht notiert														
20. 10. 27	nicht notiert														
21. 10. 27	128 Pfd. 13,25 bis 13,37½, 124 Pfd. 12,25 bis 12,50, 120 Pfd. 11,50, 114 Pfd. 11,—	12,—	11,75 bis 12,75	fester 10.— bis 10,75	11,— bis 11,75	32,— bis 38,—	22,— bis 30.—	schwächer 20 — bis 24,—	15,— bis 18,—	18.— bis 22,—	10,50 bis 11,50	10,— bis 11,—	8,25	fester 8,50 bis 8,75	11,50 bis 12,50
22. 10. 27	nicht notiert														

Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege.

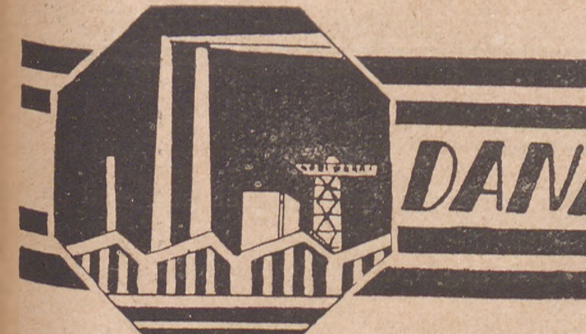
Vom 17. bis 22. Oktober 1927.

Datum	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Hülsenfrüchte		Kleie u. Ölkuch.		Saaten	
	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.
17. 10. 27	1	10	1	15	12	180	1	15	8	112	1	14	6	69
18. 10. 27	—	—	1	15	4	60	—	—	7	105	—	—	1	15
19. 10. 27	4	50	1	15	4	60	—	—	4	50	—	—	4	51
20. 10. 27	1	15	2	30	3	45	3	40	3	45	1	15	—	—
21. 10. 27	—	—	—	—	3	45	—	—	7	94	1	15	—	—
22. 10. 27	1	7	1	15	6	85	—	—	4	48	—	—	3	38
Gesamt	7	82	6	90	32	475	4	55	33	454	3	44	14	173

Eingang von Ausfuhrgütern auf dem Bahnwege.

Berichtswoche vom 17. bis 23. Oktober 1927.

Bezeichnung des Gutes	Danzig																Summa	
	Leege Tor		Olivaer Tor		Neufahrwasser				Weichselbahnhof		Strohdeich		Kaiserhafen		Holm			
					Freibezirk		Zollinland											
	Wagg.	To.	Wagg	To.	Wagg	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To	Wagg.	To.
Kohlen	106	2885	162	2918	1401	30179	216	3728	1353	25903	—	—	1816	33767	—	—	5104	99380
Holz	81	1634	48	180	—	—	10	300	7	134	100	1639	293	5576	485	18780	1027	28243
Getreide, Saaten	85	1171	—	—	—	—												
Zucker	—	—	—	—	—	—	10	150	8	116	—	—	1	15	—	—	104	1452
Naphtha	—	—	17	238	—	—	63	945	28	423	—	—	—	—	—	—	91	1368
Rübenschnitzel	—	—	—	—	—	—	—	—	16	186	—	—	3	45	—	—	36	469
Melasse	—	—	9	145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kartoffelmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	145
Zement	10	147	6	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Häute	2	10	4	31	—	—	—	—	5	76	—	—	59	900	—	—	80	1213
Eier	6	36	—	—	—	—	3	18	—	—	—	—	—	—	—	—	9	62
Zink	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	36
Eisen, Maschinen	8	110	46	789	4	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Übr. Güter	—	—	—	—	—	—	—	—	37	661	—	—	—	—	—	—	95	1640
Pferde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweine	16	640 St.	—	—	—	—	1	12 St	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12 St.
Rinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	640 St.
Schafe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



DANZIGS JNDUSTRIE

F. B. Prager G.m.b.H., Danzig

Eisengroßhandlung

Walzeisen · Hufeisen · Formeisen
Stähle · Eisenbleche · Eisenkurzwaren
Draht · Gießereierzeugnisse · Drahtstifte
Zinkbleche · Röhre · Metalle
Fittings · Schleifsteine

Eigene Werkstätten zur Herstellung von Drahtgeflechten

Tel.-Nr. 242 81 u. 242 82 Kontor Speicherinsel Mausegasse 4

Der Gummiabsatz

wie er sein soll

- elastisch
- unverwüstlich
- angenehm



unser Umsatz steigt

Gummiwerke Danzig G. m. b. H.



Feinmechanik Metallwarenfabrik
Danzig, Weidengasse 35/38

„Der Lachs"

Älteste Danziger Likörfabrik

Spezialitäten:
Doppelt Goldwasser
Doppelt Kurfürstlicher Magen

gegr. anno 1598



gegr. anno 1598

Sehenswerte, alte Probierstuben

Danzig, Breitgasse 52

Fernsprecher 288 20

David Grove A.-G.

DANZIG

Pfefferstadt 72 b
Tel. 246 81, 246 82

*

Herstellung von Zentralheizungsanlagen, Be- u. Entwässerungen u. Badeeinrichtungen für Villen, Landhäuser und Fabriken, Ausführung von Reparaturarbeiten

---

H. Scheffler

Danzig
Möbelfabrik
Kunsttischlerei

Bautischlerarbeiten aller Art
Ladenausbauten
Preiswerte Wohnungseinrichtungen
Musterzimmer

Am Holzraum 3-4
Stadtgraben 6

Färberei Kraatz

Ohra-Danzig

Telephon 285 73

reinigt färbt wäscht
alles erstklassig und schnell

Ansässiger, modernst eingerichteter Betrieb und mit besten Fachleuten
Eigene Filialen
in allen Stadtteilen und Vororten

Treibriemen * Gummi * Mineralöle

Spezialität: Elevator- und Transportgurte in jeder Qualität und für alle Zwecke

Acla

Actien-Gesellschaft für technischen Industriebedarf,
Mineralöl-Import und Treibriemen-Fabrikation.

Telephon 247 88, 247 89 **Danzig** Telegramme: ACLA

Nachweis von Geschäftsverbindungen.

Angebote und Nachfragen in- und ausländischer Leser werden kostenfrei veröffentlicht und sind an die Handelskammer in Danzig zu richten.

Interessenten erteilt die Handelskammer unverbindliche Auskunft gegen eine Schreibgebühr von 1 G oder dessen Gegenwert.

Danziger Firmen können die Anschriften in der Auskunftsstelle der Handelskammer, Hundegasse 10, Zimmer 4/5, erfahren. Angabe der laufenden Nummer ist erforderlich.

Warenangebote.

Nr.	Angebotene Waren	Sitz der Firma
2182	Futtermittel	Drohobycz
2183	Winteräpfel	Vrutky
2184	Getr. Früchte, türkische Landeserzeugnisse, Oele	Konstantinopel
2185	Bananen, Tomaten	Santa Cruz de Tenerife
2208	Därme	Remscheid
2209	Holz	Wilna
2210	Nadel- und Obstbaumsamen	Wiener-Neustadt
2211	Pflaumen, Kirschen, trockene Weichselkirschen, Aepfel, Birnen, frische Weintrauben, Nüsse	Galatz
2217	Weintrauben, Obst, Frühgemüse	Luxemburg
2218	Gesalzene Zitronenschalen, Zitronensaft, Essenzen	Messina
2219	Inkasso, Vertretung in Rechtsstreitigkeiten	Triest
2220	Jacquardwebstühle, Kartonpapier Vulkanfibrekoffer, Musterkoffer Weberlitzen, Bindfaden usw.	New Basford
2233	Butter, Eier	Posen
2234	Südfrüchte, Gemüse u. sonstige Landesprodukte	Milano
2241	Möbel	Kalisch
2242	Aepfel, Gänse	Kobryn
2263	Goldene und silberne Uhren	Berlin
2264	Wurstkonserven spez. „Mortadella di Bologna"	Bologna
2265	Trüffeln, Gemüse und dergl.	Paris
2266	Frische und gesalzene Sprotten	Ostende

Warennachfragen.

Nr.	Gesuchte Waren	Sitz der Firma
2214	Maschinen zur Herstellung von Holzstiften	Dolina
2215	Geräucherte Fische	Stanislau
2221	Korken	Posen
2222	Linoleum	Bromberg
2223	Trockenmilch, Cacao, Cacaobutter, Haselnußkerne, Cocosnüsse	Teschen
2224	Schweineschmalz	Lemberg
2225	Paraffin	Memel
2226	Eichenschnittmaterial	Pekela
2227	Eichenschnittmaterial, Sperrholz	Ettelbruck
2228	Lebens- und Futtermittel	Basel
2229	Diverse Waren	Rabat
2235	Kartoffeln, Gemüse	Berlin
2236	Schmier- und Mineralöle	Memel
2237	Leder	Lemberg
2238	Zinkbleche	Krakau
2239	Rammpfähle in Fichte und Tanne	Amsterdam
2240	Wellpappen	Teschen
2243	Schmalz, Superphosphat	Kobryn
2244	Amerik. Schmalz, Pflanzenöle	Radomsk
2245	Eisenwaren	Tarnow
2246	Gebr. Lastautoreifen	Czenstochau
2247	Anchovis	Stavanger
2248	Holz	Sveek
2249	Holzpfähle	Antwerpen
2250	Sperrholzplatten	Saloniki
2267	Maschinen, Werkzeuge	Warschau
2268	Englisches Riffelglas, hell	Königshütte
2269	Tee	Cluj-Koloszvar
2270	Roggenmehl	Tel-Aviv
2274	Rundholz, Masten, Telegraphenstangen, Eisenbahnschwellen und Kistenrollen	Dresden
2275	Nähmaschinen	Rożyszcze
2276	Papier	Warschau
2277	Leinengarn	Lodz
2278	Kolonialwaren	Przemysl
2279	Konserven, kandierte Früchte und ähnliches	Livorno
2280	Eichenholz	Paris
2281	Linsen und grüne Erbsen	Marseille
2282	Lagerung, Verladung, Verfrachtung	Prag

Vertretungen.

Nr.	Vertretungen gesucht für	Sitz der Firma
2283	Stahl- und Drahterzeugnisse, Manila-Taue	Danzig
2284	Pinsel	Ravensburg
2285	Kartoffeln	Geislautern
2286	Amerik. Schreibtische u. Kleiderschränke aus Eichenholz	Krakau
2287	Maschinen und Apparate	Warschau
2288	Diverse Waren	Galati
2289	Südfrüchte aller Art, Feigen, Sultaninen, Rosinen, Haselnüsse, Walnüsse usw.	Triest

Danzig

Eisenbahntarif- und Verkehrsnachrichten.

(Unter dieser Rubrik werden u. a. alle für den Danziger Handel bedeutsamen Neuregelungen und Verordnungen der polnischen Eisenbahnverwaltung mitgeteilt.)

Frachtermäßigung für Steinkohlen und Koks für die Ausfuhr über Danzig, Dirschau und Gdingen.

Die polnische Eisenbahnverwaltung macht bekannt, daß vom 15. 10. 1927 ab der Frachtsatz in dem A. T. XIX für die Ausfuhr von Steinkohlen von bisher 8,20 Zł. auf 7,70 Zł. und für Koks von bisher 9,20 Zł. auf 8,70 Zł. für die Tonne ermäßigt ist.

Neue Eisenbahntarife in Polen.

Nach dem Stande der Arbeiten soll mit der Einführung des neuen Tarifs für den Personenverkehr bereits mit dem 1. Januar 1928 zu rechnen sein, während der geänderte Gütertarif voraussichtlich am 1. April 1928 zur Ausgabe gelangen wird.

Frachtermäßigungen im Verkehr Stettin — Tschechoslowakei.

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1927 ist der Frachtsatz für Eisenschrott und Eisen- (Abfall) Späne für die Verkehrsverbindung Stettin — Oderberg im deutschen Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 von bisher 108 auf 100 Rpf. bei Verfrachtung von einer Jahresmenge von 10000 t von ein und demselben Verfrachter ermäßigt.

Ständige wöchentliche Marktberichte.

(Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.)

Handel in Getreide, Saaten, Hülsenfrüchten und Futtermitteln.

Das für die vorige Woche bezüglich der Zufuhren Gesagte gilt auch für die letzte Woche. Infolge der Beschäftigung der Landwirte sind größere Zufuhren noch nicht herangekommen. Die Zufuhr von Roggen ebenso von Weizen war sehr schwach. Umsätze sind in geringem Ausmaße zu verzeichnen.

Roggen hat sich unwesentlich befestigt.

Weizen. Bei den geringen Qualitäten des inländischen Weizens wird weiter Auslandsweizen bevorzugt. Umsätze darin sind aber nach wie vor sehr gering. Neue Käufe sind kaum zu melden.

Gerste ist nach wie vor ruhig, weil die Absatzmöglichkeit nach den Ländern, die für Gerstenimport in Frage kommen, vollständig stockt. Eine geringe Belebung zeigt sich nur für geringe Gerste für den hiesigen Konsum.

Hafer. Gute Qualitäten, von denen jedoch nur wenig Angebot herankommt, sind gefragt.

Raps ist fest.

Viktoriaerbsen. Für wirklich gute Qualitäten ist weiter Absatzmöglichkeit, während geringe Qualitäten vernachlässigt sind.

Grüne Erbsen flau.

Roggen- und Weizenkleie fester.

Zucker, Melasse und Trockenschnitzel.

Die freundlichere Stimmung der Vorwoche mußte in dem letzten Berichtsabschnitte wieder einer schwächeren Tendenz weichen. Die Newyorker Kurse verloren 3 bis 5 cents und London ³/₄ bis 3 pence.

Rohzucker ohne Umsatz.

Weißzucker. Bei nur geringem Umsatze mußten die Preise ständig etwas nachgeben. Während noch am Anfange der Berichtswoche ca. sh 14/3 per cwt. brutto für netto incl. Sack fob Danzig, prompte Lieferung, erzielt werden konnten, war gegen Ende der Woche kaum ein Preis von sh 14/— durchzuholen. Für Lieferung November/Dezember wurden sh 13/10¹/₂ geboten, ohne Abgeber zu finden.

Melasse. Das Geschäft blieb weiter sehr ruhig bei sehr stark nachgebenden Preisen. Verschiedentlich waren Käufer überhaupt nicht am Markt, so daß in der Mitte der Woche kaum $ 11.— per Tonne ab Fabrik zu erzielen waren. Später befestigte sich die Stimmung; Schlußwerte ca. $ 14.— per Tonne frei polnisch/deutscher Grenze bezw. $ 13.— per Tonne franko Danzig.

Trockenschnitzel. Zu langsam anziehenden Werten wurden geringe Umsätze erzielt. Die Nachfrage ist etwas größer als das Angebot. Die Käufer sind geneigt, einen Preis von $ 21.50 bis $ 22.— per Tonne franko polnisch/deutscher Grenze anzulegen.

Das Wetter blieb auch in der vorigen Woche ziemlich günstig.

Kohlen.

Export: Der Umschlag von Kohle im Danziger Hafen im Monat September hat ungefähr 340000 t betragen. Damit ist der Umschlag im Vormonat um ca. 20000 t überstiegen. Es ist anzunehmen, daß der starke Umschlag von Kohlen auch noch im Monat Oktober anhalten wird, da die Häfen des Baltikums und Finnlands bald durch Eis geschlossen sein dürften. Die Seefrachten nach Schweden und Finnland halten sich noch auf der gleichen Höhe von ungefähr sh. 6/3 bis 6/6 per t.

Die englische Kohlenausfuhr hat seit Anfang August eine langsame Aufwärtsbewegung erfahren, der Stillstand der britischen Kohlenausfuhr im Juli d. J. scheint überwunden zu sein. Die englischen Preise haben eine weitere Ermäßigung auch nicht erfahren, sondern haben sich auf der bisherigen Höhe gehalten, so daß anzunehmen ist, daß auch die polnischen Gruben nicht nötig haben werden, weitere stärkere Preisnachlässe zu gewähren.

Binnenhandel: Die Frage der Preise ist hier besonders akut, da die polnischen Gruben jetzt eine Erhöhung des Preises vornehmen müssen, mit Rücksicht auf die Lohnerhöhung und die niedrigen Exportpreise. Es ist zwar nicht anzunehmen, daß eine Kohlenpreiserhöhung, die natürlich auch auf Danzig

Holzausfuhr im Gesamteigenhandel Danzigs im Sept. 1927.

Zolltarif-position	Warengattung	Deutschland	Ostpreußen	England	Holland	Frankreich	Belgien	Norwegen	Schweden	Dänemark	Italien	Australien	Afrika	Amerika (U. S. A.)	Finnland	Portugal	Türkei	Endsumme
	Weichholz (in dz)																	
58[1c]	Rund- und Langholz, Kiefer	22746	2605	438	19777													45566
"	" Tanne, Fichte				40330													40330
"	" Erle																	
"	" Pappel																	
"	" Espe																	
"	" übriges						476											476
58[1de]	Schnittholz (Latten, Bretter, Bohlen, Pfosten), Kiefer	12339	968	311076	6481	13054	37230											381148
"	" Tanne, Fichte	422		451414	30285	16987	9435											508543
"	" Erle	2236																2236
"	" Pappel																	
"	" Espe																	
"	" übriges	540																540
58[1de]	Kanthölzer (Balken, Timber), Kiefer	1341		11154	2					2634								15131
"	" Tanne, Fichte																	
"	" Erle																	
"	" Pappel																	
"	" Espe																	
"	" übriges																	
58[1d]	Sleepers (Kiefer)			95737						6380								102117
58[1d]	Eisenbahnschwellen, Kiefer	23814	1919		22335					780								48848
58[1c]	Grubenholz, Kiefer		354	103634		60349	4065											168402
"	" Tanne, Fichte																	
58[1c 2]	Telegraphenstangen, Maste, Kiefer	630		1233	4224	539	10927			1479								19032
"	" Tanne, Fichte																	
58[1b]	Brennholz, Kiefer	1911	8121															10032
"	" Tanne, Fichte																	
"	" Erle																	
"	" Pappel																	
"	" Espe																	
58[2]	Papierholz, Kiefer																	
"	" Tanne, Fichte																	
"	" Espe																	
58[2]	sonst. Holz, Kiefer																	
"	" Tanne, Fichte																	
"	" Erle																	
"	" Pappel																	
"	" Espe																	
"	" Korkrinde																	
"	" übriges																	
	Summe	65979	13957	974686	123434	90929	62133			11273								1342401

übergreifen wird, im Laufe dieses Monats noch eintreten wird, da die Spezialkommission der polnischen Regierung, die über die Gestehungskosten der Gruben zwar ihre Berichte eingesandt hat, aber noch einen Auftrag erhielt, bei 4 weiteren Gruben Untersuchungen anzustellen. Es ist in Polen genau dasselbe wie in Deutschland. Die Regierung bezw. die Schlichter sind wohl leicht geneigt, Lohnerhöhungen den Unternehmungen aufzuzwingen, führen aber alle möglichen Gründe an, um die den Unternehmungen notwendige Preiserhöhung nicht zu bewilligen. Bei dem Streik in Mitteldeutschland stellt man diese Tatsache recht deutlich heraus. Nicht unmöglich ist, daß England angesichts des Streiks in Deutschland noch mehr Befestigung zeigen wird, und damit eine allgemeine Befestigung des Kohlenmarktes überhaupt stattfindet.

Platzhandel Danzig: Im Platzhandel macht sich die herannahende Winterzeit immer stärker bemerkbar. Die Abrufe der Verbraucher kommen mit ziemlich bedeutenden Mengen bei den einzelnen Firmen heraus. Die von dem alten ansässigen Platzhandel geforderten Preise sind so niedrig, daß der Hausbrand geneigt scheint, sich mit größeren Mengen als in den früheren Jahren einzudecken.

Schwer ist immer noch der Bezug von Koks. Daher ist es zu wünschen, daß die Verbraucher rechtzeitig, unter Umständen 8 Wochen voraus, ihren Bedarf bei den Handlungen anmelden, damit sie mit einiger Sicherheit bei eintretendem Mangel auch tatsächlich mit neuen Lieferungen rechnen können.

Durch den Streik in Mitteldeutschland sind vorerst Bezüge in Braunkohlebriketts unmöglich. Daher muß sich die Bevölkerung, falls die Läger aufgebraucht sind, und der Streik noch nicht beendigt ist, mit anderen Brennstoffen abfinden. Es streiken bekanntlich ca. 80000 Mann. Die geförderten geringen Mengen werden auf Anweisung des Ministers nur an lebensnotwendige Betriebe abgegeben.

Holzausfuhr im Gesamteigenhandel Danzigs im Sept. 1927.

Zolltarif-position	Warengattung	Deutschland	Ostpreußen	England	Holland	Frankreich	Belgien	Norwegen	Schweden	Dänemark	Italien	Australien	Afrika	Amerika (U. S. A.)	Finnland	Portugal	Türkei	Endsumme
	Hartholz (in dz)																	
581 c	Rund- und Langholz, Eiche	11539		19036	10117	943	9914								1013	1359		53921
"	" Weißbuche	417																417
"	" Rotbuche																	
"	" übriges	5447		9146					69						136			14798
581 c	Rundklötze, Eiche			185			367											552
"	" Weißbuche																	
"	" Rotbuche																	
"	" übriges																	
581 d	Plançons, Eiche			24506	5345		202											30053
581 de	Kantholz (Balken), Eiche																	
"	" Weißbuche																	
"	" Rotbuche																	
"	" übriges																	
581 d	belgische Rundschwellen, (Eiche)																	
581 e	Blockwaren (Bretter, Bohlen) Eiche	2645		20531	12736	2543	9282		8152	461				100	1216			57666
"	" Weißbuche																	
"	" Rotbuche			840	939			219	806									2804
"	" übriges								216									216
58 3	Furniere, Eiche			253	99		656											1008
"	" Rotbuche																	
"	" übriges																	
581 d 2	Eisenbahnschwellen bezw. Klötze, Eiche	9538		1456	12582	108	4789			5033								33506
"	" Rotbuche																	
59 5	Faßstäbe und Dauben	940		2440	3635	123	433			800		400						8771
61 1 cd	Parkettstäbe und Friesen, Eiche			3460	545				5242								150	9397
"	" Weißbuche																	
"	" Rotbuche																	
"	" übriges																	
581 c 2	Telegraphenstangen und Maste, Eiche																	
"	" Weißbuche																	
"	" Rotbuche																	
"	" übriges																	
581 b	Brennholz, Eiche																	
"	" Rotbuche																	
58 5	Rotbuchenplatten																	
58 2	sonst. Zweckholz, Eiche																	
"	" Buche																	
"	" sonstiges																	
61 1	Sperrplatten	645		7952	2197	209	1611	7		591	164		52	541	8			13977
	Hartholz:	31171		89805	48195	3926	27254	226	14485	6885	164	400	52	641	2373	1359	150	227086
	Weichholz:	65979	13967	974686	123434	90929	62133			11273								1342401
	Summe in dz	97150	13967	1064491	171629	94855	89387	226	4485	18158	164	400	52	641	2373	1359	150	1569487

Paketgebühren nach Polen.

Vom 1. November ab werden für Pakete nach Polen folgende Gebühren erhoben:

	bis	1 kg		60 P
über	1	„ 5 „		120 „
„	5	„ 10 „		180 „
„	10	„ 15 „		300 „
„	15	„ 20 „		380 „

Es ändern sich mithin die Sätze für die zweite und vierte Gewichtsstufe. Diese Aenderung tritt ein, weil die polnische Postverwaltung wegen Erhöhung der innerpolnischen Paketgebühren für Pakete der bezeichneten Gewichtsstufen erhöhte Gebührenanteile beansprucht.

Die Getreideeinfuhr Danzigs im Gesamteigenhandel im September 1927 nach Ländern.

(Vorläufige Uebersicht.)

	Weizen in dz	Roggen in dz	Hafer in dz	Gerste in dz
Deutschland	73	4 759	5	7
Ostpreußen	53	—	—	—
Rußland	—	—	400	—
Rumänien	—	—	—	1 837
Kanada	5 269	—	—	—
Insgesamt:	5 395	4 759	405	1 844

Die Ausfuhr Danzigs im Gesamteigenhandel im Monat September 1927.

Die nachstehende Tabelle umfaßt nur die wichtigsten Waren: (Vorläufige Uebersicht.)

Pos. des Zolltarifs	Warenart	dz	Pos. des Zolltarifs	Warenart	dz
1	Roggen	—	22,1	Rohzucker	30 240
1	Gerste	57 689	22,2	Raffinade	1 145
1	Hafer	14 230	39,2	Kleie	1 490
1	Weizen	12 742	39,2/3	Sonst. Viehfutter	3 584
1	Sonst. Getreide	1 431	39,4	Melasse	10 300
1	Erbsen	11 411	58	Holz	1 536 334
1	Bohnen	1 020	62,5d	Raps	30 751
1	Sonst. Hülsenfrüchte	505	79	Steinkohlen	3 403 558

Schiffahrt

Die Entwicklung der Danziger Reederei in den letzten 50 Jahren.

Von Kommerzienrat W. Sieg.

Als ich im Frühjahr 1876 als Lehrling in eine Danziger Schiffsmaklerfirma eintrat, bestand die Danziger Reederei zum großen Teile aus Segelschiffen. Dampfer waren nur in verhältnismäßig kleiner Zahl in Danzig beheimatet. Von Segelschiffsreedereien aus jener Zeit ist besonders die Firma George Linck zu nennen, die damals noch einige zwanzig große Bark- und Pinkschiffe in Größen von 700—1200 Tons Tragfähigkeit besaß. Die größten Schiffe, die damals in Danzig beheimatet waren, gehörten der Reederei Heyn, und ich nenne da besonders das Vollschiff „Admiral Prinz Adalbert", das etwa 1500 Tons Tragfähigkeit hatte. Die Reederei Alex Gibsone besaß zu jener Zeit bereits 4 Dampfer von ca. 900—1200 Tons Ladefähigkeit, die zumeist in der Nord-Ostsee-Frachtfahrt beschäftigt waren. Daneben bestand die Reederei Th. Rodenacker, die die Dampfer „Blonde", „Lovebird" und „Ida" besaß, mit denen sie eine Tourfahrt nach London unterhielt. Die Werft von J. W. Klawitter war Reeder des D. „Juliane Renate" von ca. 700 Tons, welches Schiff Danzig—Antwerpen fuhr. Die Danziger Segler lagen gewöhnlich den Winter über in Danzig still, und bei Eröffnung der Schiffahrt luden die Schiffe Holz nach englischen oder Kontinenthäfen und kamen gewöhnlich mit Kohlen nach Danzig zurück. Einige der Schiffe waren auf größeren Fahrten beschäftigt, speziell nach Amerika, von wo sie meistens mit Petroleum zurückkehrten. Die Schiffe der Firma Heyn, die gekupfert waren, gingen gelegentlich auch auf größere Fahrt. Es setzte dann die Zeit ein, in der die Segelschiffahrt mehr und mehr von der Bildfläche verschwand, und so ist es auch in Danzig gegangen, denn eine Reederei nach der anderen ist eingegangen. Die große Linck'sche Reederei wurde in den 80er Jahren nach dem Tode des Herrn George Linck aufgelöst; einige der Schiffe blieben noch in Danzig unter der Reederei der Herren Schönberg & Domansky, während die meisten Schiffe nach außerhalb verkauft wurden. Eine Reihe von Schiffen ist auch verloren gegangen, andere wurden abgewrackt und im Hafen als Leichterfahrzeuge, sogenannte Bordinge, verwandt. — Nun hat Danzig leider nicht die Entwicklung der Schiffahrt mitgemacht, wie sie in Hamburg und den großen englischen Plätzen stattgefunden hat, indem sich die Reeder nunmehr auf Dampfschiffahrt verlegten. Es ist eine Reihe von Jahren kaum etwas in Danzig von Dampfern zugekommen, bis der unternehmende Inhaber der Firma F. G. Reinhold, Herr Desiderius Siedler, anfangs der 80er Jahre mit dem Bau von Dampfern und auch mit dem Ankauf solcher begann. Diese Schiffe wurden fast alle als Partenschiffe eingetragen, und die Danziger Kaufleute haben in jener Zeit ziemlich reges Interesse für diese Entwicklung bewiesen, freilich lange nicht in dem Maße, in dem es in den Hansestädten der Fall war. Danzig war eben keine reiche Stadt, und zum Bau von Schiffen gehört nun einmal recht viel Geld. Die Firma Th. Rodenacker hat dann inzwischen auch ihre Flotte ständig vergrößert und Herr Theodor Rodenacker jr. gründete damit die Danziger Rhederei Aktiengesellschaft, die auch heute noch besteht. Anfangs 1891 nahm die Firma Behnke & Sieg das Reedereigeschäft auf, baute

und kaufte einige Dampfer, so daß sie 1906 über 6 Schiffe verfügte, darunter der damals größte Danziger Dampfer „Marie Therese“ von 2650 Tons Tragfähigkeit. Im Jahre 1906 übernahm dann die Firma Behnke & Sieg auch die Direktion der Danziger Rhederei Aktiengesellschaft, die zu jener Zeit über 10 Schiffe verfügte, während die Firma F. G. Reinhold damals 10 Dampfer besaß. Eine weitere Gründung der Firma Behnke & Sieg und der Firma Johannes Jck ist auch die Hamburg—Danzig-Linie, die 4 Schiffe ankaufte und diese hauptsächlich in der Fahrt Hamburg—Danzig und zurück verwandte. — Der große Krieg hat leider bei diesen Reedereien sehr aufgeräumt; es wurden einige Schiffe seitens der Marine zur Sperrung des Libauer Hafens requiriert, einige Schiffe sind in Feindes Land bei Ausbruch des Krieges mit Beschlag belegt worden, noch andere sind im Kriege durch Auflaufen auf Minen oder durch Torpedierung verloren gegangen, so daß die Danziger Reedereien bei Ende des Krieges auf die Hälfte ihrer früheren Tonnage heruntergegangen waren. Es ist der Firma Behnke & Sieg gelungen, einige ihrer Schiffe, die unter feindlicher Flagge fuhren, wieder zurückzuerhalten, speziell weil Danzig inzwischen aus dem Deutschen Reiche ausgeschieden war, und die Schiffe somit nicht mehr als deutsche anzusprechen waren.

Bei Beendigung des Krieges hatte die Baltisch-Amerikanische Petroleum-Import G. m. b. H., resp. deren Hintermänner, es verstanden, einige im Bau befindliche Tankdampfer unter Danziger Flagge zu bringen. Es sind dann noch weitere Tankschiffe unter die Direktion der genannten Firma gekommen, so daß diese z. Zt. über 12 Schiffe mit 105 700 Brutto-Registertonnen verfügt. Diese Dampfer fahren aber ständig auswärts und sind noch nie nach Danzig gekommen. — Die Firma Stinnes hat es auch ermöglicht, einige Schiffe bei Beendigung des Krieges zu retten und unter Danziger Flagge zu bringen, zu welchem Zwecke sie die „Artus“ Danziger Reederei und Handels-A.-G. in Danzig gründete. Diese Schiffe sind nun leider vor $1^1/_2$ Jahren an eine Hamburger Reederei übergegangen und dann aus der Danziger Schiffsliste ausgeschieden. — Erwähnen möchte ich noch, daß die „Weichsel“ Danziger Dampfschiffahrt- und Seebad-A.-G. einige Passagierdampfer hat, die ebenfalls als Seeschiffe anzusprechen sind und die hauptsächlich den Passagierverkehr in der Danziger Bucht vermitteln. Daneben besitzt die „Weichsel“ A.-G. eine größere Anzahl von Schleppdampfern für den Hafenverkehr und kleinere Personendampfer für den Verkehr auf der Weichsel.

Die im Jahre 1913 gegründete Firma Sieg & Co. besitzt ebenfalls 6 Schlepper und eine Anzahl von Seeleichtern, darunter die beiden Schiffe „Danzig I und II“ von etwa 1100 Tons Tragfähigkeit und 8 eiserne Bordinge für den Hafenverkehr. Segelschiffe sind z. Zt. in Danzig nicht mehr beheimatet. Die im Jahre 1920 gegründete Baltische & Weißmeer Schiffahrts- und Handels-Gesellschaft hatte einige größere Segler erworben, von denen einer am Kap Horn verloren ging, während die anderen Schiffe verkauft wurden, da sie absolut unrentabel waren. — Der Mangel an Segelschiffen macht sich insofern unangenehm bemerkbar, als für die Ausbildung von Anwärtern für die Kapitänslaufbahn verlangt wird, daß sie längere Zeit Ausbildung auf Segelschiffen genossen haben, und das ist in Danzig nicht möglich, weil wir keine Segler mehr haben. Es wird deshalb früher oder später doch die Notwendigkeit eintreten, von dieser Bestimmung abzusehen und ein reines Dampferpatent zu schaffen.

Die Binnenfrachtschiffahrt ist in Danzig nie besonders groß gewesen. Die Firma Johannes Ick hatte sich zwar in den 80er und 90er Jahren eine Reihe von Flußdampfern angeschafft, mit denen sie den Verkehr bis Thorn und Bromberg herauf versorgte, aber diese Schiffe sind inzwischen sämtlich verkauft worden. Die Weichselschiffahrt hat ja im allgemeinen nicht den Umfang, den sie haben müßte, aber das liegt zum größten Teil daran, daß seitens der polnischen Regierung nicht genug für den Weichselstrom getan wird, so daß bei trockenen Perioden die Schiffahrt auf dem Flusse nahezu unmöglich wird.

Wenn ich das Facit aus den obigen Angaben ziehe, so muß ich zu meinem Bedauern feststellen, daß, während die Reedereien an anderen Plätzen, namentlich Hamburg und Bremen, ja selbst Stettin, einen erheblichen Aufschwung genommen haben, in Danzig hiervon nichts zu bemerken ist, sondern im Gegenteil die Handelsflotte ist, abgesehen von der Tankreederei, zurückgegangen. Es liegt das zum Teil an den finanziell ungünstigen Verhältnissen in Danzig, aber nicht unerwähnt möchte ich doch lassen, daß auch die Maßnahmen der Regierung und besonders die Besteuerung der Reedereien derartig ungünstig für diese sind, daß ein Emporkommen nicht möglich ist. Das Reich hat doch große Summen aufgewandt, um nach der Abgabe der Handelsflotte die Reedereien wieder in die Lage zu versetzen, einigermaßen ihren alten Standpunkt wieder zu erreichen. Den Werften sind große Unterstützungen zuteil geworden, um ihre Leute beschäftigen zu können, und die auf diese Weise gebauten Schiffe sind der deutschen Reederei zu billigen Preisen zugeführt worden. Bei uns in Danzig ist derartiges nicht geschehen, sondern im Gegenteil, die schwer um ihre Existenz kämpfenden Reeder werden noch durch steuerliche Maßnahmen so bedrängt, daß sie ein Schiff nach dem anderen verkaufen müssen, um allen Anforderungen gerecht zu werden. Es ist somit bedauerlicherweise zu konstatieren, daß, obwohl der Danziger Hafen in seinem Verkehr einen bedeutenden Aufschwung erfahren hat, die Danziger Reederei weiter und weiter zurückgeht und somit vielleicht in kurzer Zeit zu erwarten steht, daß dieser Gewerbezweig in Danzig nahezu aufhört.

Danzigs Binnenschiffahrtsverkehr.

Die glückliche Seeverkehrslage Danzigs wird aufs günstigste ergänzt durch die Möglichkeiten, die seine verkehrsgeographische Lage der Binnenschiffahrt bietet. Die Weichsel durchzieht Danzigs weites Hinterland in ihrer Gesamtlänge von 1068 Kilometern. Die natürlichen Schiffahrtsbedingungen sind bei der Weichsel durchaus gut, leider können sie nicht voll ausgenutzt werden, da der technische Ausbau mangelhaft ist; im Ober- und Mittellaufe sind Tiefe und Verkehrsanlagen für die Bedürfnisse der heutigen Schiffahrt unzulänglich. Es ist dringend zu wünschen, daß sich aus der polnischen Anleihe Mittel zur Verbesserung des Weichsel-Schiffahrtweges zur Verfügung stellen lassen werden.

Der Danziger Binnenschiffahrtsverkehr in Vor- und Nachkriegszeit.

Nach Schiffsart und Tragfähigkeit.

Monat des Jahres 1926	Eingekommene Schiffe								Ausgegangene Schiffe							
	Dampfer				Segel- und Schleppschiffe		Gesamtzahl der		Dampfer				Segel- und Schleppschiffe		Gesamtzahl der	
	Personen-	Schlepp-	Güter-	Tragfähigkeit (t zu 1000 kg)	Anzahl	Tragfähigkeit (t zu 1000 kg)	Schiffe	Tragfähigkeit (t zu 1000 kg)	Personen-	Schlepp-	Güter-	Tragfähigkeit (t zu 1000 kg)	Anzahl	Tragfähigkeit (t zu 1000 kg)	Schiffe	Tragfähigkeit (t zu 1000 kg)
Januar	23	8	2	976	32	10 742	65	11 718	21	6	5	878	13	4 694	45	5 572
Februar	57	10	4	2 311	9	3 567	80	5 878	58	15	7	2 653	39	10 629	119	13 282
März	177	40	116	9 810	119	35 004	452	44 814	179	41	51	9 717	118	35 476	389	45 193
April	193	36	46	9 924	129	32 006	404	41 930	194	39	47	9 915	123	30 413	403	40 328
Mai	263	43	55	12 675	167	30 907	528	43 582	262	46	54	12 513	180	38 279	542	50 792
Juni	327	67	72	15 104	209	47 591	675	62 695	328	65	70	13 937	188	44 837	651	58 774
Juli	353	102	68	17 327	418	96 925	941	114 252	352	110	74	17 427	384	96 566	920	113 993
August	342	106	72	17 289	488	110 872	1008	128 161	336	101	79	17 177	445	105 314	961	122 517
September	223	137	58	16 159	517	141 388	935	157 547	225	142	54	16 893	497	136 251	918	153 144
Oktober	206	146	35	14 382	449	126 293	836	140 675	208	144	37	14 882	443	120 249	832	135 131
November	212	93	27	13 343	401	118 462	733	131 805	210	100	21	13 502	362	103 770	693	117 272
Dezember	164	81	25	9 618	224	68 598	494	78 216	168	85	39	10 100	220	71 510	512	81 610
Insgesamt																
1926:	**2540**	**869**	**580**	**138 918**	**3162**	**822 355**	**7151**	**961 273**	**2541**	**894**	**538**	**139 594**	**3012**	**798 014**	**6985**	**973 608**
1925:	2535	476	551	109 247	1580	321 309	**5142**	**430 556**	2550	485	585	110 921	1548	334 847	**5168**	**445 768**
1924:	1675	457	402	78 278	1188	224 932	**3722**	**303 210**	1666	467	404	78 833	1269	251 103	**3806**	**329 936**
1923:	1153	457	148	39 555	1346	198 084	**3104**	**237 639**	1141	510	134	41 503	1305	192 717	**3090**	**234 220**
1922:	1314	382	150	20 688	1197	194 011	**3043**	**214 699**	1297	387	159	21 100	1171	181 736	**3014**	**202 836**
1921:	1756	278	139	21 214	1291	154 756	**3464**	**175 970**	1746	297	128	21 240	1322	172 086	**3493**	**193 326**
1920:	—	—	—	—	—	—	**3866**	—	—	—	—	—	—	—	**3721**	—
1913:	1665	555	771	106 918	2605	543 548	**5596**	**650 466**	1570	552	872	109 828	2626	553 140	**5620**	**662 968**
1912:	1490	592	802	101 420	2819	554 749	**5703**	**656 169**	1411	610	890	105 145	2773	549 609	**5684**	**654 754**

Die Entwickelung der Danziger Binnenschiffahrt war im Jahre 1926 außerordentlich günstig, wie die Zahlen der Tabelle zeigen; die Menge der nach Danzig einkommenden Güter war sehr hoch. Der Umstand ist auf den großen Kohlenexport Polens, als Folge des englischen Streiks, zurückzuführen. Da nämlich Danzigs Hafen und die Eisenbahn im Danziger Gebiet übermäßig stark beansprucht waren, wurden große Mengen der von Schlesien mit der Eisenbahn anrollenden Kohlen in Dirschau auf Binnenschiffe umgeschlagen.

Im laufenden Jahre 1927 entwickelt sich der Binnenschiffahrtsverkehr nicht mehr ganz so günstig. Es liegen bisher die Zahlen für Januar bis einschließlich August 1927 vor; in dieser Zeit kamen in Danzig ein 3639 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 333 000 Tonnen. Die gleiche Zeit des Vorjahres hatte einen Mehr-Eingang von über 500 Schiffen mit 120 000 Tonnen.

Angesichts des Gesagten kann aus der Entwicklung des Jahres 1926 nicht auf Stetigkeit der Belebung der Binnenschiffahrt geschlossen werden.

Dr. Br. Wronski.

Weichselschiffahrt.

Bei den teuren Transportkosten der Eisenbahnen dürfte es besonders für den Danziger Kaufmann beachtenswert sein, daß sich die Wasserfrachtsätze auf der Weichsel um 25—50% billiger stellen, als auf dem Landwege.

Die Weichselschiffahrt von Danzig nach Warschau und den Zwischenstationen wird in der Hauptsache von 2 großen Binnenschiffahrtsgesellschaften, der Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Zeglugi Polskiej S. A., Warschau und dem Lloyd Bydgoski, Bromberg versehen. Beide Firmen unterhalten in Danzig Zweigbüros. Es fahren Tourenfrachtdampfer zweimal wöchentlich von und nach Danzig, die sämtliche Güter expedieren. Die Transportdauer Danzig-Warschau beträgt durchschnittlich 6, höchstens 8 Tage. Außerdem werden Eildampfer eingelegt. Von der Firma Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Zeglugi wird gleichfalls ein Personenverkehr auf der Weichsel von und nach Polen unterhalten. Der Schiffspark dieser, in Polen größten Binnen-Schiffahrtsfirma beträgt gegenwärtig 40 Dampfschiffe von insgesamt 7000 HP und Kähnen von ca. 25 000 t Gesamtladeraum.

Neben der Weichselschiffahrt betreibt der Lloyd Bydgoski einen lebhaften Frachtverkehr auf der Brahe und dem Obernetzekanal mit 4 Dampfern. Besonders zu erwähnen sind hier die Holztransporte nach Deutschland und die Zuckertransporte der Posener und Pommereller Zuckerfabriken. Beide Gesellschaften betreiben auch Schleppschiffahrt zwischen Danzig und Polen.



DANZIGS SCHIFFAHRT

Ellerman's Wilson Line, Ltd., Hull

Regelmäßiger wöchentlicher Passagier-Schnelldampfer-Verkehr

Danzig—Hull
Hull—Danzig

Danzig—London
London—Danzig

Abfahrten von Danzig-Neufahrwasser:
Nach **London**: Freitags
Nach **Hull**: Freitags

Passagier- und Güteranmeldungen bei

Ellerman & Wilson Lines Agency Coy. Ltd.

Große Gerbergasse 11/12

Telegramme: „Wilsons Danzig" Telephon: 24941, 24942

C. W. Bestmann

Danzig und Neufahrwasser

Hopfengasse 95
Gegründet 1882

Internationale Transporte

Telefon: Danzig, 21141, 21142, 21143, Neufahrwasser Freibezirk 35230, Neufahrwasser Weichselbhf. 35383

Baltische Transportgesellschaft m. b. H.

DANZIG, Münchengasse 4-6

Umschlag von Massengütern

Telegr.-Adr.: Baltra
Telephon: Danzig 25090, 25091
Freibezirk 35090
Weichselbahnhof 35098

Eil- und Schleppschiffahrtsverkehr

auf der Weichsel Danzig-Warszawa und Zwischenstationen

Beförderung von Transit und verzollten Gütern

Prompte Expedition
Größter Schiffs- u. Kahnpark in Polen

Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej S. A.

Oddział Gdański

Hundegasse 117 Tel. 234-62/63

C. Shaw Lovell & Sons (Danzig) Ltd.

Danzig, Elisabethwall 9

Telegr.-Adr.: „Officium"
Telephon: 25956 (4 Leitungen)

LLOYD's AGENTS

Schiffsmaklerei, Befrachtung, Spedition Versicherung, Stauerei, Bunkerei

Ständiger Verkehr nach allen Haupthäfen Großbritanniens

Durchfrachten nach allen Plätzen

Gewährung von Finanzierungen

Vertreter für den Kontinent für die „The Great Western Railway Company, England"

Häuser in

London E. C. 3, 38 Eastcheap

Liverpool
Birmingham
Sheffield
Newcastle
Brighton
Newport
Swansea
Bristol
Glasgow
Dover
Hull
Cardiff
Coventry
Richborough
Grangemouth
Manchester
Grimsby
West-Hartlepool
Paris
Caleis
Antwerpen

The Polish Swedish Shipping Comp. Ltd.

G. m. b. H.

DANZIG

Breitgasse 121/22 Tel. 26062/63
Tel.-Adr. „Shipco"

Schiffsmakler — Befrachtungsagenten
Repr. erstklassiger Reedereien

Lloyd Bydgoski

dawniej Bromberger Schleppschiffahrt Tow. Akc.
Oddział Gdański
Telefon 27416



Schiffahrt auf der Weichsel und den Nebenflüssen mit eigenen Dampfern u. Kähnen

Lagerung · Flößerei

C. Hartwig A.-G.

Poznań

Filiale Danzig

Pfefferstadt Nr. 1

Internationale Spediteure, Schiffsmakler- u. Befrachtungs-Agenten

Telephon-Anschlüsse:
Hauptbüro Danzig Sammelnummer 23657
Außen-Expedition:
Neufahrwasser Freibezirk 35083 Weichselbahnhof 35289

„Alliance"

Speditionsgesellschaft m. b. H.

DANZIG, Dominikswall 9

Fernsprecher 28714 Tel.-Adr.: „Alliance"

Spedition · Lagerung
Zollabfertigung
Inkasso

Schiffsverkehr im Danziger Hafen 1926.

(Von dem kommerziellen Direktor des Hafenausschusses B. Nagórski.)

Der gesamte Schiffsverkehr im Danziger Hafen ist im Jahre 1926 im Vergleich zum Vorjahre um 83% der Tonnage nach gestiegen. Die Anzahl der ein- und ausgehenden Schiffe hat sich um 49% erhöht. Es sind im Jahre 1926 = 5967 Schiffe mit 3 432 480 NRT. eingegangen und 5903 Schiffe mit 3 395 840 NRT. ausgegangen. Dagegen im Jahre 1925 = 3986 Schiffe mit 1 869 979 NRT. eingegangen und 3958 Schiffe mit 1864 162 NRT. ausgegangen. Im Vergleich zum Jahre 1912, in dem der Schiffsverkehr vor dem Kriege die größte Höhe erreicht hat, ist der Schiffsverkehr im Jahre 1926 um 248% gestiegen.

Aus der monatlichen Zusammenstellung geht hervor, daß in der ersten Jahreshälfte der Schiffsverkehr in dauerndem Steigen begriffen war, was durch die oben erwähnte Erhöhung der Umschlagsfähigkeit des Hafens für den Massengüterumschlag zu erklären ist. Die Kohlenkontingente konnten bis Juli 1926 dauernd erhöht werden, weil immer neue Einrichtungen in Betrieb genommen und auch die Speditionsfirmen mit dem Kohlenumschlag mehr vertraut wurden. Seinen Höhepunkt hat der Schiffsverkehr im Juli und August 1926 erreicht, da in diesen Monaten der Umschlag vom Kahn zum Schiff eine beträchtliche Höhe erfahren konnte. Im September ist ein geringfügiger Rückgang zu verzeichnen; seit dieser Zeit hat sich bis Ende des Jahres 1926 der Schiffsverkehr dauernd auf derselben Höhe gehalten und ist sogar allmählich ein wenig gestiegen. Auf ungefähr derselben Höhe ist der Verkehr auch im Januar 1927 geblieben.

Die Anzahl der im Hafenverkehr vertretenen Flaggen hat im Jahre 1926 = 23 betragen. Was den Anteil der einzelnen Länder an der Schiffstonnage betrifft, so hat sich das Bild des Hafenverkehrs insofern ziemlich beträchtlich verschoben, als der Anteil der deutschen Flagge, der Tonnage nach, von 33,13% auf 26,70% gesunken, dagegen die prozentuale Beteiligung der Skandinavischen Staaten sehr stark gestiegen ist.

So erscheint Schweden mit 22,26% statt 9,92% im Vorjahre auf der 2. Stelle, und Dänemark mit 20,15% statt 16,54% auf der 3. Stelle. Der Anteil Englands hat sich von 15,75% auf 9,64% gesenkt, wodurch es von der 3. auf die 4. Stelle übergegangen ist.

Weiter folgen:

- die norwegische Flagge mit 6,16% gegenüber 5,74% des Vorjahres,
- die lettländische Flagge mit 3,08% gegenüber 1,69% des Vorjahres,
- die Danziger Flagge mit 3,04% gegenüber 6,23% des Vorjahres,
- die französische Flagge mit 2,42% gegenüber 3,28% des Vorjahres,
- die finnländische Flagge mit 1,33% gegenüber 0,64% des Vorjahres,
- die italienische Flagge mit 1,22% gegenüber 0,49% des Vorjahres,
- die polnische Flagge mit 1,13% gegenüber 1,30% des Vorjahres usw.

Die auffallende Zunahme der skandinavischen und baltischen Handelstonnage am Hafenverkehr Danzigs ist hauptsächlich auf die Kohlenausfuhr zurückzuführen. Auch der verhältnismäßig bedeutende Anteil der italienischen Flagge erklärt sich durch größere Kohlensendungen nach Italien.

Sehr bezeichnend für den Schiffsverkehr im Jahre 1926 ist die stark gestiegene Anzahl von Schiffen mit großer Tonnage. So ist auch die Durchschnittstonnage sämtlicher ein- und ausgehender Schiffe von 470 t im Jahre 1925 auf 575 t im Jahre 1926 gestiegen. Vor dem Kriege (im Jahre 1912) hat die Durchschnittstonnage der nach Danzig kommenden Schiffe lediglich 329 t betragen.

Diese Steigerung ist zum größten Teil auf die Kohlenschiffe zurückzuführen, die in vielen Fällen, z. B. bei der Ausfuhr nach Italien, verhältnismäßig große Abmessungen hatten. Größere Schiffe sind auch für den Verkehr mit dem Fernen Osten (China und Japan), der sich in den letzten Monaten des Jahres stark entwickelt hat, und ferner für den Verkehr mit Süd-Amerika eingesetzt worden.

Die Anzahl der ständigen Linien und regelmäßigen Schiffsverbindungen hat sich im Berichtsjahre noch weiter vergrößert — sie beträgt gegenwärtig 67 — obwohl Trampdampfer, die zum Transport von Kohlen und Holz verwendet werden, den Hauptanteil am Verkehre haben.

Im Vergleich zu anderen Häfen an der Ost- und Nordsee hat sich die Stellung Danzigs im Jahre 1926 weiter sehr stark verbessert. Danzigs Schiffsverkehr hat nicht nur Königsberg und Stettin, sondern auch den Auslandsverkehr von Stockholm, Göteborg und Malmö überflügelt. Der Vergleich mit den anderen Häfen ergibt sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung:

Hafen:	Im Jahre 1913:	Im Jahre 1925:	Im Jahre 1926:
	NRT.	NRT.	NRT.
Hamburg	14 369 500	16 813 000	17 500 000
Bremen (Bremerhaven)	4 557 500	6 769 000	6 500 000
Kopenhagen	4 717 500	4 898 000	5 200 000
Stockholm	2 544 697	—	4 310 180
Danzig	931 000	1 867 000	3 432 480
Stettin	2 043 000	1 652 500	2 600 000
Königsberg	654 000	574 000	777 175
Memel	620 678	—	344 355

Ständige Schiffahrtsverbindungen von Danzig

nach:	Verkehrsfolge:	In Danzig vertreten durch:
Abo	8-10 tägig	Lenczat & Co.
Alexandria	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Algier	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Amsterdam	10 tägig	F. G. Reinhold
Amsterdam u. Rheinhäfen	14 tägig	Ferdinand Prowe G. m. b. H.
Antwerpen	2-3 mal monatl.	Worms & Cie.
Antwerpen	8-10 tägig	F. G. Reinhold
Antwerpen	14 tägig	Ferdinand Prowe G. m. b. H.
Antwerpen	8 tägig	Behnke & Sieg
Belfast	1 mal monatl.	Behnke & Sieg
Bergen	3 mal monatl.	Bergenske Baltic
Beyrouth	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Bordeaux	3-4 mal monatl	Worms & Cie.
Bordeaux	12 tägig	F. G. Reinhold
Bourgas	14 tägig	Scandinavian Levant & America S S. Agency
Braila	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Brasilien	1 mal monatl.	Bergenske Baltic
Bremen	14 tägig	August Wolff & Co.
Buenos Aires	1 mal monatl.	Bergenske Baltic
Constanza	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Drontheim	2 mal monatl.	Bergenske Baltic
Dünkirchen	nach Bedarf	Worms & Cie.
Dünkirchen	12 tägig	F. G. Reinhold
Flensburg	14 tägig	Ferdinand Prowe G. m. b. H.
Gothenburg	10 tägig	Bergenske Baltic
Haifa	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Halifax	3 wöchentl.	Baltic America Line vertr. d. United Baltic Corp.
Hamburg	7 tägig	Ferdinand Prowe G. m. b. H.
Hamburg	7 tägig	Behnke & Sieg
Helsingborg	8 tägig	F. G. Reinhold
Helsingborg	10 tägig	Bergenske Baltic
Helsingfors	8-10 tägig	Lenczat & Co.
Helsingfors	14 tägig	P. Bornholdt & Co.
Hull	1 mal wöchentl.	Ellerman & Wilson Lines
Jaffa	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Köln und Rheinhäfen	8 tägig	August Wolff & Co.
Königsberg	10 tägig	Behnke & Sieg
Königsberg	14 tägig	August Wolff & Co.
Konstantinopel	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Kopenhagen	8 tägig	F. G. Reinhold
Kotka	3 mal monatl	Lenczat & Co.
Landskrona	14 tägig	Tor Hals
Le Havre	12 tägig	F. G. Reinhold
Leith	12 tägig	F. G. Reinhold
Leningrad	1 mal wöchentl.	Lenczat & Co.
Libau	8 tägig	F. G. Reinhold
Libau	1 mal wöchentl.	Behnke & Sieg
Libau	1 mal wöchentl.	United Baltic Corp.
Libau	14 tägig	Ferdinand Prowe G. m. b. H.
Liverpool	10 tägig	F. G. Reinhold
Liverpool	14 tägig	Behnke & Sieg
London	1 mal wöchentl.	United Baltic Corp.
London	1 mal wöchentl.	Ellerman & Wilson Lines
London	1 mal wöchentl.	Behnke & Sieg
Lübeck	8 tägig	Lenczat & Co.
Malmö	8 tägig	F. G. Reinhold
Malmö	14 tägig	Thor Hals
Malmö	10 tägig	Bergenske Baltic
Manchester	10 tägig	F. G. Reinhold
Manchester	8 tägig	Behnke & Sieg
Memel	1 mal wöchentl.	United Baltic Corp.
Memel	10 tägig	Behnke & Sieg
Memel	14 tägig	F. G. Reinhold
New York	3 wöchentl.	Baltic America Line vertr. d. United Baltic Corp.
Norrköping	10 tägig	Thor Hals
Oslo	2 mal monatl.	Bergenske Baltic
Piräus	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Reval	8 tägig	F. G. Reinhold
Reval	1 mal wöchentl.	Lenczat & Co.
Riga	1 mal wöchentl.	Lenczat & Co.
Riga	14 tägig	P. Bornholdt & Co.
Riga	8 tägig	F. G. Reinhold
Riga	14 tägig	August Wolff & Co.
Rio de Janeiro	1 mal monatl.	Bergenske Baltic
La Rochelle Pallice	12 tägig	F. G. Reinhold
Rotterdam	8 tägig	F. G.. Reinhold
Rotterdam	8 tägig	August Wolff & Co.
Rouen	3-4 mal monatl.	Worms & Cie.

nach:	Verkehrsfolge:	In Danzig vertreten durch:
Saloniki	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Santos	1 mal monatl.	Bergenske Baltic
Smyrna	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Söderhamn	10 tägig	Thor Hals
Stettin	14 tägig	Ferdinand Prowe G. m. b. H.
Stettin	14 tägig	F. G. Reinhold
Stockholm	14 tägig	Behnke & Sieg
Stockholm	14 tägig	Thor Hals
Sundsvall	10 tägig	Thor Hals
Swansea	10 tägig	F. G. Reinhold
Upsala	10 tägig	Thor Hals
Varna	14 tägig	Scandinavian Levant & America S.S. Agency
Wiborg	3 mal monatl.	Lenczat & Co.

Außer diesen ständigen Schiffahrtsverbindungen werden, ohne bestimmten Fahrplan, sehr häufig weitere Dampfer, Motorschiffe und Segelschiffe nach den großen Häfen fast aller Erdteile entsandt.

Die Adressen der vorstehend genannten Danziger Vertreter der Schiffahrtslinien sind folgende:

F. G. Reinhold, Danzig, Hopfengasse 33
Behnke & Sieg, Danzig, Langer Markt 20
August Wolff & Co., Danzig, An der neuen Mottlau 5
Ferdinand Prowe G. m. b. H., Danzig, An der neuen Mottlau 3/4
H. Lenczat & Co, Danzig, Elisabethwall 9
United Baltic Corporation Ltd., Danzig, Hundegasse 67/68
Bergenske Baltic Transports Ltd., Danzig, Hundegasse 89
Ellerman & Wilson Lines Agency Comp. Ltd., Danzig, Gr. Gerbergasse 11/12
Baltic America Line, Danzig, Hundegasse 67/68
Worms & Cie., Danzig, Langer Markt 17
Scandinavian Levant & America S. S. Agency, Danzig, Elisabethwall 9
Thor Hals, Danzig, Vorst. Graben 6
P. Bornholdt & Co., Danzig, An der neuen Mottlau 5.

Die Welthandelsflotte.

Nach der neuesten Statistik von Lloyds betrug die Welthandelsflotte am 30. Juni 1927 insgesamt 65 192 910 Br.-Reg.-To.

Die Entwickelung der Welthandelsflotte in den Nachkriegsjahren geht aus folgender statistischer Zusammenstellung hervor:

	Dampfer u. Motorschiffe	Segler	Zusammen
1914	45 403 876	3 685 675	49 089 551
1919	47 897 407	3 021 866	50 919 273
1920	53 904 688	3 409 377	57 314 065
1921	58 846 325	3 123 328	61 969 653
1922	61 342 952	3 027 834	64 370 786
1923	62 335 373	3 830 865	66 166 238
1924	61 514 140	2 509 427	64 023 567
1925	62 381 376	2 261 042	64 642 418
1926	62 671 937	2 112 433	64 784 370
1927	63 267 302	1 925 608	65 192 910

Die Anteile der einzelnen Länder an der Welthandelsflotte geht aus folgender Statistik (in 1000 Br.-Reg.-To.) hervor:

	1914	1925	1926	1927
Großbritannien und Irland	18 892	19 305	19 264	19 179
Britische Kolonien	1 632	2 603	2 689	2 699
Vereinigte Staaten (Ozean)	2 027	11 932	11 392	11 171
Vereinigte Staaten (Gr. Seen)	2 260	2 277	2 348	2 435
Japan	1 708	3 920	3 968	4 033
Frankreich	1 922	3 320	3 324	3 362
Italien	1 430	2 931	3 150	3 396
Deutschland	5 135	3 006	3 062	3 320
Norwegen	1 957	2 618	2 807	2 803
Holland	1 472	2 588	2 553	2 645
Schweden	1 015	1 254	1 295	1 329
Spanien	884	1 143	1 126	1 136
Dänemark	770	1 021	1 049	1 032
Andere Länder	4 300	4 427	4 645	4 727
Zusamen	45 404	62 380	62 672	63 267

Der 8-Stundentag an Bord.

Ueber die Auswirkungen, die die Einführung des 8-Stundentages an Bord zur Folge haben würde, bringt die Scandinavian Shipping Gazette in ihrer Nummer 14 folgende Ausführungen:

„Die Internationale Seemannskonferenz, welche kürzlich in Kopenhagen abgehalten wurde, beschäftigte sich hauptsächlich mit der Besprechung und Ausarbeitung eines Feldzugplanes für die Einführung des Achtstundentages an Bord. Es wurde in der Versammlung beschlossen, daß für den Fall, daß die Internationale Arbeitskonferenz 1929 die Forderungen der Seeleute zurückweisen sollte, ein internationaler Streik aller Transportarbeiter der ganzen Welt vorbereitet werden müsse.

Wir haben uns bei verschiedenen Gelegenheiten schon wiederholt mit der Frage des Achtstundentages an Bord beschäftigt als einer Forderung, welcher sich die dänischen Reeder widersetzen müssen wegen der enormen Kosten, die die Ausführung dieser Forderung bedingen würde. Die Sache ist so, daß die Einführung nicht allein eine außerordentlich schwere Belastung im Gagenetat für die Reeder nach sich ziehen würde, sondern daß auch die Schiffe nicht eingerichtet sind für eine Verstärkung der Schiffsbesatzung und nicht in der Lage wären, den Freiraum zu schaffen, wenn sie nicht die wasserdichten Schotten auf fast allen Schiffen entfernten oder neue Deckaufbauten vornähmen und gleichzeitig auch die Zahl der Rettungsboote erhöhten. Zu diesen einmaligen Unkosten würden auch noch die dauernden Ausgaben für Versicherung, An- und Abmusterung usw. hinzutreten. Die Einführung des Achtstundensystems würde auf Grund einer oberflächlichen Schätzung für die dänische Handelsflotte eine jährliche Mehrausgabe von etwa 20 Millionen Kronen bedeuten und zu dieser Summe müßte eine ungefähr gleiche hohe Ausgabe für Umbauten etc. hinzugerechnet werden.

Wenn der Achtstundentag eingeführt würde, müßte die Folge eine allgemeine Heraufsetzung der Raten sein. Soweit bis jetzt feststeht, ist wenig Aussicht für eine internationale Annahme des Systems, da es immer Nationen geben wird, welche in dieser Hinsicht zurückbleiben werden. Es würde also

für die fortgeschrittenen Länder unmöglich werden, gegen diese anderen Nationen erfolgreich zu konkurrieren.

Während die Internationale Semannskonferenz also dahin entschied, daß für den Fall der Zurückweisung ihrer Forderung ein internationaler Seemannsstreik die Folge sein sollte, ist es ganz interessant, zu hören, dass genau zur gleichen Zeit, während die Konferenz tagte, ein Streik in den Elektrizitätswerken in Leningrad ausbrach, weil die dortige Forderung der Arbeiter auf Einführung des Achtstundentages unter Abkürzung der Arbeitszeit an Sonnabenden nicht den gewünschten Erfolg gezeitigt hatte. Bei diesem Streik muß berücksichtigt werden, daß es sich um ein kommunistisches Arbeiterregiment in Rußland handelt, welches, als die Arbeiter die Arbeit niederlegten, Soldaten heranzog, um die Arbeiter zur Wiederaufnahme der Arbeit zu zwingen. Das Ergebnis in Leningrad war, nach dem über Schweden erhaltenen Bericht, daß 15 Arbeiter getötet und etwa 50 verwundet wurden, worauf die Arbeit wieder aufgenommen worden ist.“

Verbesserung der Oderwasserstraße.

Die Industrie- und Handelskammer Oppeln hat in der Frage der besseren Schiffbarmachung der Oder folgende Entschließung gefaßt:

„Die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß der Ausbau des Ottmachauer Staubeckens nicht mit der Beschleunigung in Angriff genommen und durchgeführt wird, wie es das Wirtschaftsinteresse Oberschlesiens zur endlichen Erreichung des Zieles einer besseren Schiffbarmachung der Oder unbedingt erfordert. Obwohl an dem Plane des Ottmachauer Staubeckens bereits seit Jahrzehnten gearbeitet wird, sind die Entwurfsarbeiten für das Staubecken noch nicht fertiggestellt. Ebenso sind auch die sonstigen Vorarbeiten, wie Verlegung der Bahnstrecke Ottmachau—Patschkau und die erforderlichen Grunderwerbe noch nicht durchgeführt. Die Industrie- und Handelskammer bittet daher das Reichsverkehrsministerium erneut auf das nachdrücklichste, unbedingt auf die Beschleunigung der Arbeiten hinzuwirken und auch dafür Sorge zu tragen, daß in den nächsten Jahresetat genügend Mittel eingestellt werden, um eine beschleunigte Durchführung der Arbeiten unbedingt sicherzustellen.

Die Industrie- und Handelskammer richtet ferner an alle Reichstagsabgeordneten die dringende Bitte, dafür Sorge zu tragen, daß die weiteren Mittel für die Fortführung des Mittellandkanals nicht ohne weiteres in den Etat eingestellt werden und somit nur gelegentlich der Etatsberatung einer Behandlung im Reichstage unterliegen, sondern die Forderung zu stellen, daß die Anforderung dieser Mittel von der Reichsregierung in der Form der Einbringung einer besonderen Gesetzesvorlage erfolgt. In dem zwischen dem Deutschen Reich und den einzelnen Ländern bei Übernahme der Wasserstraßen auf das Reich abgeschlossenen Verträge vom Jahre 1921 hat sich das Reich zur Fortführung der übernommenen Wasserstraßen verpflichtet, soweit das Bedürfnis hierzu in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die Wirtschaftslage des Reiches entgegenstehen. Die gewissenhafte Prüfung dieser Vorfragen erfordert unseres Erachtens unbedingt die Einbringung einer besonderen Vorlage. Bei Beratung dieser Vorlage muß dann auch die Möglichkeit gegeben sein, die Bewilligung der Mittel für den Fortbau des Mittellandkanals von der gleichzeitigen gesetzlichen Festlegung der erforderlichen Kompensation für die in ihrer weiteren Existenz durch den Mittellandkanal bedrohten Wirtschaftsgebiete des Ostens abhängig zu machen.“

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Titelübersetzungen

aus dem Dziennik Ustaw Nr. 88, 89 und 90 vom 13., 15. und 18. Oktober 1927.

Pos. 789 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 13. Oktober 1927 über den Stabilisierungsplan und die Aufnahme einer Auslandsanleihe.

Pos. 790 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 13. Oktober 1927 über die Stabilisierung des Zloty.

Pos. 794 Verordnung des Finanzministers vom 19. September 1927 betr. die Festsetzung der Kompetenzen der Finanzbehörden zur Erteilung und Zurückziehung von Konzessionen für den Verkauf von Tabakwaren

Pos. 795 Verordnung des Finanzministers vom 28. September 1927 über die Festsetzung der Verkaufspreise für Monopol-Branntweine.

Pos. 797 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 7. Oktober 1927 über künstliche Süßmittel.

Pos. 801 Verordnung des Finanzministers vom 10. Oktober 1927 betr. die Ausgabe von Finanzscheinen der Serie XVII.

Pos. 804 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 7. Oktober 1927 betr. die Abänderung des Stempelgebührengesetzes.

Pos. 811 Verordnung des Verkehrsministers vom 14. Oktober 1927, herausgegeben im Einvernehmen mit dem Finanzminister, dem Minister für Industrie und Handel sowie dem Landwirtschaftsminister über Aenderungen und Ergänzungen des Warentarifs der polnischen Normalspurbahnen.

Titelübersetzungen

aus dem Dziennik Urzędowy Nr. 29 vom 10. Oktober 1927.

Pos. 309 Verordnung des Finanzministers vom 24. September 1927 über die Abänderung des Reglements der inneren Organisation der Direktion des staatlichen Spiritusmonopols.

Pos. 311 Auslegung des Gesetzes über Stempelgebühren.

Pos. 312 Rundschreiben Dp. AM. L. 17647/27/WA. vom 17. September 1927 betreffs des Verkaufes von Fruchtmost von einem Alkoholgehalt bis $2^1/_2$ %.

Pos. 314 Verordnung des Finanzministers, des Ministers für Industrie und Handel vom 26. September 1927 über Zollerleichterungen für Maschinen und Apparate, die nicht im Inlande hergestellt werden.

Pos. 315 Verordnung des Finanzministers vom 5. September 1927 betr. die Ergänzung des § 7 Pos. 5 des Erlasses über das Zollverfahren.

Pos. 316 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 17. September 1927 betr. die teilweise Abänderung des Zolltarifs vom 26. Juni 1924.

Polen

Rückerstattung unrechtmäßig eingezogener Zollbeträge.

In der Nummer 8 der Danziger Wirtschaftszeitung haben wir seinerzeit die Mitteilung gebracht, daß der polnische Verwaltungsgerichtshof Nachzahlungsforderungen von irrtümlich vorgenommenen Verzollungen für ungültig erklärte, falls diese Nachforderungen später als nach einem Jahre seit erfolgter Verzollung gegen die Importeure erhoben wurden. Auf Grund dieser Entscheidung wurden in 12000 Fällen Nachzahlungsforderungen durch das Finanzministerium niedergeschlagen. Nun entstand die Frage, was mit jenen Zahlungen geschehen soll, die inzwischen durch die Parteien gutwillig gezahlt oder zwangsweise eingetrieben wurden. Wie der Krakauer Nowy Dziennik mitteilt, hat das Krakauer Kreisgericht unter Geschäftszeichen Cg XI 914 ex 27 als erste Prozeßinstanz auf Grund einer diesbezüglichen Klage gegen den polnischen Fiskus entschieden, daß der Staatsschatz verpflichtet sei, den schon bezahlten Zollbetrag dem Kläger samt Zinsen und Kosten zurückzuerstatten.

Polens Wirtschaft im September.

(Von unserm polnischen Berichterstatter.)

Im September hat sich die Wirtschaftskonjunktur Polens weiterhin befestigt. Die Arbeitslosenziffer ist um 15000 zurückgegangen. Im einzelnen ergibt sich für die verschiedenen Wirtschaftszweige folgendes Bild:

Im Bergbau stieg die Förderung oberschlesischer Kohle um 50 000 t und der Absatz hauptsächlich auf dem Inlandsmarkt um 47 000 t gegenüber dem Vormonat. Angesichts der bevorstehenden Verständigung mit der Tschecho-Slowakei wird eine stärkere Belebung der Kohlenausfuhr schon in den nächsten Wochen erwartet.

Die Produktion der Eisenhütten hielt sich auf der Höhe des Vormonats. Die Friedenshütte hat einen fünften Hochofen angeblasen und ist an den Bau eines sechsten Hochofens herangetreten. Insgesamt waren im September 18 Hochöfen, davon 12 in Oberschlesien, im Betriebe. Der Inlandsmarkt entwickelt sich günstig.

Die Naphthaindustrie macht eine Krisis durch. Die Preise sind innerhalb eines Monats um 10—20 $ je Cisterne gefallen, was eine Schließung einer Reihe kleinerer Betriebe zur Folge haben kann. Die Banken des Petroleumgebiets versuchen der weiteren Preissenkung durch Lombardierung des Petroleums entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit der einsetzenden Wintersaison ist eine gewisse Belebung in der Raffinerieindustrie eingetreten, die jedoch angesichts der sehr starken Konkurrenz und der ungünstigen Verkaufsbedingungen bisher in ihrer Wirkung nicht zum Ausdruck kommt.

In der Kaliindustrie ist ein Rückgang von Produktion und Absatz erfolgt. Der Export war im September äußerst schwach.

In der Textilindustrie dauert die Zunahme des Exports auf den bisherigen Märkten an, so daß die bis September d. Js. ausgeführten Mengen die Ausfuhr des Vorjahres um 70% übertrafen. Auch die Aufnahmefähigkeit des Inlandmarktes nimmt stark zu. Besonders günstig ist die Konjunktur für die Bielitzer, schlechter dagegen für die Bialystocker Industrie.

In der Holzindustrie hält der starke Export auf Kosten der Erschöpfung des Rohmaterials im Inland, die sich unangenehm bemerkbar macht, an. Besonders lebhaft gestaltet sich die Ausfuhr von Grubenholz. Auf dem Inlandsmarkt behauptet sich eine äußert feste Tendenz, welche die Auslandskonjunktur wiederspiegelt. Polens Anteil am diesjährigen Import Deutschlands betrug trotz des Zollkriegs 47%, am Import Englands 20%. Mangel und Teuerung inländischen Rohmaterials haben die Arbeit der Sägewerke sogar im Osten Polens unangenehm beeinflußt. Die Sägewerksbesitzer fordern daher eine Einschränkung des Exports von Rohmaterial.

In der Zuckerindustrie herrscht Ruhe vor der Saison. Der Zuckerverbrauch weist eine bedeutende Zunahme auf. Dementsprechend hat die Regierung das Inlandskontingent für die Zeit vom 1. Oktober 1927 bis zum 30. September 1928 auf 300000 Tonnen weißen Zucker, also um 42000 Tonnen gegenüber dem Vorjahr erhöht. Die Zuckerindustriellen Westpolens bemühen sich in London um Erlangung eines größeren Kredits

In der chemischen Industrie hat sich die gute Konjunktur der Kohlederivate gehalten, dagegen herrschte Stillstand in der Kunstdüngerindustrie infolge der Beendigung der Herbstkampagne.

Die Baubewegung hat bedeutend größeren Umfang angenommen als in den ersten Monaten der diesjährigen Saison. Trotz vorgerückter Jahreszeit laufen Anträge auf Erteilung von Baukonsensen im ganzen Lande zahlreich ein, so daß die Aussichten für die nächste Bausaison als gut angesprochen werden können. In vielen Städten sind auch die städtischen Investitionen lebhafter geworden. Die Nachfrage auf Baumaterialien ist sehr groß, so daß eine weitere Erhöhung der Ziegelpreise um 100% gegenüber dem Vormonat eingesetzt hat und die Kalk- und Zementwerke eine gute Konjunktur zu verzeichnen haben.

Auf dem Gebiete der Landwirtschaft hat die fallende Tendenz der Weltmarktpreise für Roggen den polnischen Markt nur wenig beeinflußt. Der Durchschnittspreis für Weizen auf der Warschauer Börse war im September um 10%, für Roggen um 18%, für Gerste um 23%, für Hafer um 10% höher als in derselben Zeit des Vorjahres. Der Monatsbericht der Landeswirtschaftsbank (Bank Gospodarstwa Krajowego) erklärt diese hohen Preise mit dem geringeren Angebot der Landwirte, die infolge der Besserung der Finanzlage der Landwirtschaft ruhig ihre Herbstarbeiten ausführen und sich mit dem Verkauf nicht beeilen. Charakteristisch ist die starke Zunahme der Gersteausfuhr, der einzigen polnischen Getreideart mit beständigem Exportcharakter. Die Wintersaat ist fast überall bei im allgemeinen günstiger Witterung beendet.

Die Kartoffelernte ist reichlich und größer als im Vorjahre. Ebenso läßt der Stand der Zuckerrübenfelder mengenmäßig eine gute Ernte erhoffen, die freilich in qualitativer Hinsicht gegen das Vorjahr abfallen dürfte.

Die Viehpreise sind im September gesunken, aber dafür äußerte sich eine beträchtliche Steigerung der Preise für Molkereiprodukte und Eier. Die Ausfuhr von Milch ist im September ganz eingestellt worden, dagegen die Ausfuhr von Butter und Eiern nach Deutschland und England entwickelt sich überaus günstig. Schon im Jahre 1926 hat Polen im Welteierhandel mit einer Ausfuhrziffer von 86 Millionen Dutzend Eiern den ersten Platz erlangt und im laufenden Jahre gestaltet sich diese Ausfuhr weiterhin überaus vorteilhaft.

Im Handel hat sich die Situation nicht nur in Verbindung mit der einsetzenden Saison, sondern auch mit dem dauernden Rückgang der Arbeitslosigkeit gründlich gebessert. Besonders merklich ist die Besserung im Handel mit Konfektion, Pelzen, Manufaktur, Eisenerzeugnissen, Maschinen und Traktoren, Automobilen, Baumaterialien und Lebensmitteln. Auf dem Geldmarkt ist eine leichte Entspannung eingetreten. Die Spareinlagen und Depositen in den Banken haben stark zugenommen, und der Wertpapiermarkt zeigt gleichfalls eine stärkere Tendenz.

Deutsches Reich — Übriges Ausland

Genfer Konferenz über Abschaffung der Ein- und Ausfuhrverbote

Die Konferenz zur Schaffung eines internationalen Uebereinkommens betreffend die Abschaffung der Ein- und Ausfuhrverbote und der Ein- und Ausfuhrbeschränkungen begann am Donnerstag mit dem wichtigsten Teil ihrer Beratungen. Es handelt sich darum, die Ausnahmen festzusetzen, d. h. alle diejenigen Fälle zu umschreiben, in denen auch künftig Verbote und Beschränkungen der Ein- und Ausfuhr zulässig sind. Der vom Wirtschaftskomitee des Völkerbundes vorgelegte Entwurf enthält in Artikel 4 verschiedene Ausnahmen. Ferner enthält der Entwurf in Artikel 5 eine Bestimmung allgemeiner Natur, welche den Vertragsstaaten die Möglichkeit verschaffen soll, unter außerordentlichen oder anormalen Umständen beliebige Verbote und Beschränkungen zu erlassen, um die wirtschaftlichen oder finanziellen Lebensinteressen der Staaten zu wahren.

In der Diskussion, die über die Frage der Ausnahmen stattfand, kamen zwei Strömungen zur Geltung: die eine möchte diese Ausnahmen möglichst einschränken und also zu dem gesunden, vor dem Kriege bestehenden Zustand zurückkehren; die andere möchte die zur Zeit bestehenden Verhältnisse in gewissem Umfange weiter beibehalten.

Der Führer der deutschen Delegation, Staatssekretär Dr. Trendelenburg, trat energisch für die Beschränkung der Ausnahmefälle auf das unbedingt notwendige Maß ein. Er stellte bestimmte Abänderungsanträge zum Entwurf, welche die von ihm vertretenen Tendenzen zum Ausdruck bringen. Er betonte in seinen Ausführungen ferner, daß im deutsch-italienischen und in dem kürzlich abgeschlossenen deutsch-französischen Handelsvertrag die Ausnahmefälle in einer Art und Weise umschrieben worden seien, welche den praktischen Bedürfnissen vollauf entspreche. Er könne deshalb auch den besonders von englischer und amerikanischer Seite zum Ausdruck gebrachten Wünschen nach Beibehaltung zahlreicher Ein- und Ausfuhrverbote und Beschränkungen nicht beistimmen.

Der französische Delegierte Serruys verlangte, daß die einzelnen Delegationen sich mit voller Klarheit und Offenheit über ihre Auffassungen aussprechen möchten. Der britische Delegierte, Sir Sidney Chapman, wirtschaftlicher Berater der Londoner Regierung, vertrat die Auffassung, daß sich die Konferenz überhaupt nur mit der Abschaffung von Verboten und Beschränkungen wirtschaftlicher, d. h. kommerzieller Natur beschäftigen sollte, und daß die übrigen Verbote und Beschränkungen bestehen bleiben könnten. Das Ziel, das man anstreben müsse, sei, zu erreichen, daß eine möglichst große Anzahl Staaten dem abzuschließenden internationalen Uebereinkommen beitreten. Dies könne aber nur unter der Bedingung erreicht werden, daß man möglichst liberal sein und die bestehenden Verbote und Beschränkungen nicht aufheben wolle.

Der italienische Delegierte di Nola legte dar, daß man den Staaten entsprechend Artikel 5 des Entwurfs das Recht vorbehalten müsse in Notfällen Verbote und Beschränkungen zu erlassen. Der französische Delegierte Serruys ergriff nochmals das Wort, um darzulegen, daß man sehr wohl die wesentlichen Bestimmungen des Artikels 4 des Entwurfs beibehalten könne, da sie gegenüber dem gegenwärtigen Zustande einen Fortschritt bedeuteten und doch nicht zu weitgehend seien. Verschiedene andere Delegierte beteiligten sich ebenfalls an der Diskussion und stellten Zusatzanträge.

Ergebnis der diesjährigen Herbstauktion russischer Rauchwaren in Leipzig.

(Bericht der Handelsvertretung der UdSSR. in Deutschland.)

Auf der diesjährigen Herbstversteigerung russischer Rauchwaren, die im Auftrage der Handelsvertretung der UdSSR. in Deutschland am 19. September und den folgenden Tagen in Leipzig veranstaltet wurde, ist ein Gesamtumsatz von 2890200 $ erzielt worden. Von diesem Gesamterlös entfallen auf die einzelnen Kommittenten: Gostorg (Staatliches Handelskontor der Russischen Sowjetförderation) 1565889 $, Usbekgostorg (Staatliches Handelskontor der Sowjetrepublik Usbekistan) 564033 $, Rohstoffbeschaffungsverwaltung 114315 $, Ukrgostorg (Staatliches Handelskontor der Ukrainischen Sowjetrepublik) 85104 $, Belgostorg (Staatliches Handelskontor der Weißrussischen Sowjetrepublik) 72272 $, Zentrale der Konsumgenossenschaften „Zentrosojus" 277517 $, die gemischte sowjetrussisch-polnische Handels-A.-G. „Sowpoltorg" 37345 $, und die gemischte sowjetrussisch-österreichische Handels-A.-G. „Russawstorg" 42385 $.

Die besondere Bedeutung der letzten Versteigerung lag darin, daß ihre Ergebnisse die Frage beantworten mußten, ob Leipzig imstande sein würde, die durch Fortfall der bisher zweimal jährlich in London ver-

anstalteten Auktionen freiwerdenden Rauchwarenpartien aufzunehmen und dadurch seine Vorkriegsstellung wiederzugewinnen. Insbesondere mußte abgewartet werden, ob die amerikanischen Firmen, an welche nach wie vor die bedeutendsten und wertvollsten Posten in letzter Instanz gehen und die bisher vorzugsweise in London gekauft hatten, die Leipziger Auktion beschicken würden. Diese Frage kann nunmehr als positiv beantwortet gelten, da neben 443 deutschen, 38 englischen, 26 französischen, 5 holländischen, 7 belgischen, 11 italienischen, 9 schwedischen, 13 dänischen, 8 tschechischen, 12 österreichischen und vier schweizer, sowie polnischen, estländischen, griechischen und persischen, nicht weniger als 56 amerikanische Firmen die Auktion beschickt hatten. Ueberdies ist zu berücksichtigen, daß die Mehrzahl der deutschen Firmen im Auftrage des Auslandes Käufe vornahm.

Der Verlauf der Auktion befriedigte in jeder Hinsicht, was sowohl auf die Marktlage, als die ausgesucht gute Qualität und ebenfalls gutes Assortiment zurückzuführen ist. Vermerkt sei, daß eine Reihe von Sorten, in erster Linie Fuchs, in kleinen Assortis von 10 Stück angeboten wurde, was zum flotten Verlauf der Auktion beitrug.

Die Rentabilität der Sowjetindustrie 1925/26.

Die russische Fachpresse veröffentlicht eine Zusammenstellung über die Rentabilität der Hauptzweige der Sowjetindustrie im Wirtschaftsjahr 1925/26, welcher wir die folgenden Angaben entnehmen:

Industriezweig	Eigene Kapitalien*)	Rentabilität in %
Papier	96,0	18,5
Holz	121,9	—2,0
Chemie	295,3	10,2
Naphtha ca.	600,3	10,4
Kohle	334,1	4,9
Elektrotechnik	230,0	8,1
Metall	1 331,1	4,1
Textil	2 047,2	10,6
Lebensmittel	1 109,8	7,5
Zusammen	6 165,7	Durchschnitt 8,2

Die vorstehende Berechnung, die nur die wichtigsten Industriezweige erfaßt, wird von einigen russischen Wirtschaftlern als zu niedrig gegriffen bezeichnet. Die Berechnungen der letzteren kommen zu einer Durchschnittsrente von annähernd 9,2 %. Nach den für die Vorkriegszeit angestellten Ermittelungen, welche die Jahre 1885 bis 1913 berücksichtigen, betrug die jährliche Durchschnittsrente für diesen Zeitraum 12,9 %. Hierbei muß jedoch berücksichtigt werden, daß höchstens 7 bis 7½ % zwecks Erweiterung der Produktion investiert, der Rest dagegen als Dividende verteilt wurde. Für die einzelnen Branchen ergibt sich — wie die obige Tabelle zeigt — ein recht verschiedenes Bild. Auffallend ist zunächst der Verlustabschluß der Holzindustrie, deren Lage sich jedoch im laufenden Wirtschaftsjahre gebessert haben soll. Von den bedeutendsten Industriezweigen haben vier eine Rentabilität von über 10 % aufzuweisen: Papierindustrie 18,5 %, Textilindustrie 10,6 %, Naphthaindustrie 10,4 %, chemische Industrie 10,2 %.

*) Stehendes und Umlaufskapital zusammengerechnet in Millionen Rubel.

Verkehrsanleihe der UdSSR.

Nach Mitteilung des Volkskommissars für Verkehrswesen Rudsutak sollen im neuen Wirtschaftsjahre große Kapitalinvestierungen im Transportwesen vorgenommen werden. Die Regierung hat deshalb der Auflegung einer speziellen Verkehrsanleihe im Betrage von 60 Mill. Rubel ihre Zustimmung gegeben. Die Erträgnisse der Anleihe sollen namentlich für den Bau der turkestanisch-sibirischen Eisenbahn sowie für Linien im Gebiet von Charkow, Moskau, Rostow am Don usw. angewandt werden.

Die Wirtschaftslage Dänemarks im September 1927.

Die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Departement des dänischen Staates geben untenstehende Mitteilungen über die ökonomischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Monat September 1927:

Die Ausfuhr landw. Erzeugnisse war im Monat September wie in den vorhergehenden Monaten d. Js. bedeutend größer als im September 1926. Die durchschnittliche wöchentliche Ausfuhr betrug für Butter 26708 hkg (September 1926: 25438 hkg), für Eier 913800 Stiegen (September 1926: 986300 Stiegen), für Speck 49366 hkg (1926: 36796 hkg) und für Fleisch und Vieh 12221 hkg (1926: 10953 hkg).

Die Preise der ausgeführten Erzeugnisse waren für sämtliche Waren höher als im vorhergehenden Monat mit Ausnahme der Preise für Speck. Der Durchschnitt der amtlichen Wochennotierungen betrug für Butter Kr. 326 (September 1926: 304 Kr.) pro 100 kg, und für Eier 1,69 Kr. (September 1926: 1,60 Kr.) pro kg, für Speck 1,43 Kr. (September 1926: 1,74 Kr.) pro kg und für Fleisch und Vieh 0,58 Kr. (1926: 0,55 Kr.) pro kg Lebendgewicht.

Der Warenumsatz mit dem Auslande betrug im Monat August 136 Mill. Kr. für die Einfuhr, 124 Mill. Kr. für die Ausfuhr; es war also ein Einfuhrüberschuß von 12 Mill. Kr. gegen 4 Mill. Kr. im August 1926. Für die Monate Januar-August im ganzen betrug der Einfuhrüberschuß 65 Mill. Kr. im Jahre 1927 gegen 9 Mill. Kr. im Jahre 1926.

Die Engrospreiszahl des Statistischen Departements war im September wie im August 153. Die Preise für Kohlen und vegetabilische Lebensmittel sind gesunken, während die Preise für dänische Exportwaren wie animalische Lebensmittel sowie für Textilien, Konfektion und Leder gestiegen sind. Die Frachtenratenzahl ist für September mit 109,0 gegen 129,8 im September 1926, in welchem der englische Kohlenstreik eine bedeutende Erhöhung der Frachtraten verursachte, berechnet worden.

In den drei privaten Hauptbanken sind die Darlehen im Laufe des Monats mit 7 Mill. Kr. heruntergegangen. Gleichzeitig zeigen die Einlagen einen Aufgang von 43 Mill. Kr. Dieses ist zum großen Teil durch einen Aufgang des Konto-Kurant-Kontos der „Landmandsbanken" verursacht worden als Folge davon, daß dies Konto mit einem Dollarbetrage belastet wurde, den der Staat der „Landmandsbanken" zur Verfügung gestellt hatte und der von der Bank zur Abzahlung ihrer Schulden an das Ausland verwendet wurde. Die Banken haben im Laufe des Monats ca 15 Mill. Kr. von ihren Schulden an die Nationalbank zurückgezahlt, deren Schulden mit ca. 14 Mill. Kr. heruntergegangen sind, da das Finanzministerium sein Konto mit ungefähr 3 Mill. Kr. überzogen hat.

Der Valutabestand der Nationalbank ist im Laufe des Monats um ca 10 Mill. Kronen gestiegen. Mit einem entsprechenden Betrage ist der Notenumlauf vergrößert worden, nämlich von 343,4 Mill. Kr. auf

351,4 Mill. Kr. Da der Goldbestand im Laufe des Monats beinahe unverändert geblieben ist, ist der Deckungsprozentsatz etwas zurückgegangen, nämlich 56,4 % gegen 57,8 %.

Der Umsatz auf der Kopenhagener Börse von Aktien und Obligationen war im September von ungefähr demselben Umfang wie im August; der durchschnittliche wöchentliche Umsatz betrug für Obligationen 1,8 Mill. Kr. (August 1,7 Mill. Kr.), für Aktien 2,2 Mill. Kr. (August 2,0 Mill. Kr.) Im September 1926 waren die Zahlen resp 1,8 und 3,1 Mill. Kr.

Der Index der Kursnotierungen ist im Laufe des Monats etwas gestiegen sowohl für Obligationen als besonders für Aktien. Für Aktien war in sämtlichen Gruppen ein Aufgang, besonders aber für Reedereien. Der Obligationsindex war für September 89,1 (August 88,9); Aktienindex 97,7 (August 95,7), wenn die Kurse am 1. Juli als 100 angenommen werden. Mit September 1926 verglichen war der Aufgang in allen Aktiengruppen noch bedeutender, da die Banken von 79,6 auf 85,5, die Reedereien von 104,6 auf 118,0, die Industriegesellschaften von 84,6 auf 94,6 und der Gesamtindex von 88,9 auf 97,7 gestiegen sind.

Die Arbeitslosigkeit betrug Ende September d. Js. 16,2 % gegen 16,3 % Ende September 1926. In den eigentlichen Industriefächern war der Prozentsatz wie im Vorjahre 17,5 %.

Die Staatseinnahme von der Verbrauchsbesteuerung betrug im September 12,7 Mill. Kr., von welchen 4,7 Mill. Kr. Zolleinnahmen waren. Im September 1926 waren die entsprechenden Zahlen 13,8 und 4,6 Mill. Kr.

Bestimmungen betreffend Durchfuhr von Waren und Gegenständen, die als Warenmuster oder Ausstellungsobjekte aus Estland ausgeführt oder als solche nach Estland eingeführt werden.

Laut § 235 des Zollgesetzes tritt ab 10. Juli 1924 folgende Ordnung für die Durchfuhr von Waren und Gegenständen in Kraft, welche als Warenmuster oder Ausstellungsobjekte aus- oder eingeführt werden.

§ 1. Waren und Gegenstände, die als Muster oder Ausstellungsobjekte aus- oder eingeführt werden, unterliegen der allgemeinen vorschriftsmäßigen Zollrevision, jedoch kann die Zollrevision der Warenmuster, welche die Geschäftsreisenden mit sich führen, auch nach für Passagiere geltenden Vorschriften vorgenommen werden (Z. G. § 183.) In diesen Fällen ist eine genaue Aufstellung der Muster vorzulegen, dieselbe ersetzt die im Zollgesetz vorgesehene Warenspezifikation, widrigenfalls wird laut § 232 des Zollgesetzes Ergänzungszoll erhoben.

§ 2. Die im § 1 erwähnten Waren und Gegenstände, über welche genaue Verzeichnisse vorliegen, können revidiert werden, ohne daß dieselben im Zollrevisionsakt einzeln genau angeführt werden, im Akt ist jedoch zu vermerken, daß die Waren und Gegenstände dem Verzeichnis derselben entsprechen. In solchen Fällen wird der Zollpauschal berechnet nach mittleren Sätzen und ungefährem Gewicht oder Maß.

§ 3. Auf sämtliche Warenmuster und für Ausstellungen bestimmte Waren und Gegenstände (§ 1 und § 2) ist der Zoll zu hinterlegen, entweder durch Deponierung von Geldbeträgen oder anderer Werte oder durch zulässige Garantien (Z. G. § 246.) Der Zoll für Warenmuster kann durch eine diesbezügliche Garantie des zuständigen diplomatischen Vertreters sichergestellt werden; zu bestätigen ist darin, daß die Muster in vorgesehener Zeit wieder ausgeführt werden. Auch können hinsichtlich Zoll für Ausstellungsobjekte Garantien des estnischen Messeamtes empfangen werden, jedoch unter der Bedingung, daß dem Zollamt das Recht der Ueberwachung der Ausstellungsobjekte zusteht (nötigenfalls auf Kosten des Messeamtes) laut im Zollgesetz vorgesehenen Bestimmungen

§ 4. Ueber als Warenmuster und Ausstellungsobjekte ausgeführte Waren und Gegenstände erteilt die Zollbehörde eine Bescheinigung, welche die zollfreie Wiedereinfuhr derselben ermöglicht. Diese Bescheinigung, welche alle nötigen Angaben zwecks Prüfung der Waren und Gegenstände bei ihrer Wiedereinfuhr enthalten muß, ist gültig für Warenmuster — 6 Monate — gerechnet vom Tage der Ausfuhr derselben, und für Ausstellungsobjekte — 3 Monate — gerechnet vom Tage des Abschlusses der Ausstellung.

Die zollfreie Wiedereinfuhr von Waren und Gegenständen wird hinfällig, falls dieselben in vorgesehener Zeit nicht zurückgeschafft werden und laut Beschluß des Zollausschusses ist Ausfuhrzoll nachzuzahlen, falls ein solcher vorgesehen.

§ 5. Ueber als Warenmuster oder Ausstellungsobjekte eingeführte Waren und Gegenstände erteilt die Zollbehörde in Duplikatform des Revisionsaktes eine Quittung, nötigenfalls mit Hinzufügung (durch Siegel angeheftet) der Abschrift der Warenspezifikation.

Die Zollbehörde prüft dieselben mit der Quittung, zieht die Quittung ein und händigt dem Inhaber das hinterlegte Pfand wieder aus (falls dasselbe sich dort befindet oder als deponiertes Geld figuriert), widrigenfalls wird zwecks Pfandauslieferung und über die Wiederausfuhr der Waren und Gegenstände diejenige Zollbehörde verständigt, durch welche die Einfuhr geschah; eine solche Mitteilung findet übrigens immer statt, falls die Waren und Gegenstände durch eine andere Zollbehörde ins Land eingeführt wurden.

Falls genannte Waren und Gegenstände in vorgesehener Zeit zur Wiedereinfuhr ins Ausland nicht vorgelegt werden, sei es vollständig oder teilweise, so wird seitens des Zollausschusses für nichtausgeführte Waren oder Gegenstände entsprechender Zoll auferlegt.

§ 6. Die zu erhebenden Zollbeträge, welche (laut § 4 und 5) zu zahlen sind, werden eingedeckt, indem das hinterlegte Pfand dem Staate verfällt, resp. wird im Falle einer gewährten Garantie der Zoll entsprechend eingefordert. Verbleibt durch die Realisierung des Pfandes ein Ueberschuß, so kann derselbe dem ehem. Waren-Inhaber ausgehändigt werden, falls er sich im Laufe von 2 Jahren, gerechnet vom Tage des Beschlusses des Zollausschusses, sich im Zollamt meldet.

Anmerkung 1: Für Waren-Inhaber sind anzuwenden die Vorschriften betr. Geschäftssteuern, sowie auch diejenigen Vergünstigungen, die laut der internationalen Konvention vereinbart sind.

Anmerkung 2: Erwähnte Bestimmungen erstrecken sich nicht auf Waren und Gegenstände, die zur Ausfuhr verboten sind. Für Waren und Gegenstände, die mit Genehmigung, Zertifikat etc. ein- und ausgeführt werden dürfen, ist das Nötige dazu zu beschaffen. Waren und Gegenstände für den Innenmarkt, die mit Zoll-, Probe- und Akzisezeichen etc. vorerst versehen sein müssen, können ohne solche Zeichen laut in diesen Bestimmungen vorgesehener Ordnung eingeführt werden, wobei der Waren-Inhaber sich schriftlich zu verpflichten hat, genannte Waren und Gegenstände erst nachdem sie mit den erforderlichen Zeichen versehen sind, dieselben zum Verkauf zu bringen.

Das englische Wechselrecht.

Das englische Wechselrecht ist niedergelegt in der „Bills of exchange Act 1882", gegeben im 45. und 46. Regierungsjahr der Königin Viktoria. (In England ist den Gesetzen das Regierungsjahr des Souveräns beigefügt nach dem Vorbild der im Römischen Konsularreich üblichen Methode.)

Im Vergleich zum deutschen und französischen Wechselrechtssystem stellt es ein selbständiges System dar, obwohl es nicht so sehr markant ist, wie diese beiden Systeme, sondern mehr vermittelnd und anpassend.

Das englische System ist von großer Weltbedeutung, weil es in England und seinen Kolonien herrscht und mit geringen Aenderungen auch das in Nordamerika geltende System ist. Da England an einem etwaigen Weltwechselrecht erklärtermaßen sich nicht beteiligen wird, so wird das englische Wechselrecht in der heutigen Form noch auf lange Zeit hin maßgebend sein.

Für die aktive Wechselfähigkeit bestehen in England dieselben Gesichtspunkte wie in anderen Ländern, nur gibt es eine Besonderheit, die übrigens auch für

das amerikanische Recht zutrifft: Während der Kriegsdauer besitzt der Angehörige des feindlichen Staates keine Wechselfähigkeit. Er ist „King's enemy“ und entbehrt deshalb der „legal capacity“. Uns Deutschen ist eine derartige Verquickung von politischen mit wirtschaftlichen Momenten fremd. Die englische Auffassung in diesen Dingen mag vielleicht zur Erklärung der von England im Weltkriege verfolgten Beschlagnahmepolitik beitragen.

Im englischen Wechselrecht (Art. 21) wird betont, daß eine Wechselverpflichtung erst mit der Begebung entsteht, eine Klarstellung, die sehr angebracht ist im Hinblick auf die Zweifelhaftigkeit dieser Frage im deutschen Wechselrecht (Vgl. Staub Anm. 2 zu Art. 8).

Die Begebung ist jedoch nicht ausschlaggebend, wenn der Bezogene sein Akzept auf den Wechsel gesetzt hat und hiervon dem Wechselinhaber Kenntnis gegeben hat. Alsdann ist die Annahme schon mit der Avisierung perfekt, und nicht mehr widerruflich.

Ein Fall der Wechselfälschung wird im englischen Wechselrecht gesondert behandelt, nämlich der häufige Fall, daß der Name des Bezogenen vom Aussteller fingiert wird. In einem solchen Falle wäre an sich die nachträgliche Genehmigung durch den Bezogenen denkbar. Das englische Recht gestattet dies jedoch nicht. (Art. 24.)

Wechselkopien sind im englischen Recht nicht zulässig. Aber insoweit sie in andern Ländern zulässig sind, erkennt England auf sie gesetzte Verpflichtungserklärungen an.

Bei einem verlorenen Wechsel besteht in England wie bei uns der Anspruch auf Ausfertigung eines Duplikates.

Ganz im Gegensatz zu den meisten Wechselrechten kennt England die Einrichtung der Respekttage. Ein Wechsel braucht erst am dritten Tage nach dem Zahlungstage gezahlt zu werden. (Art. 14.)

Bezüglich der Zulässigkeit von Wechselvermerken ist man sehr liberal. Die Klauseln „ohne obligo“ und „ohne Protest“ gelten als zulässig; ebenso die Rektaklausel.

Die Bezeichnung als „Wechsel“ (sogen. „Wechselklausel“) ist in England nicht erforderlich; ebensowenig braucht der Wechsel den Ordre-Vermerk zu enthalten. An den Inhaber ist der Wechsel jedoch nur dann zahlbar, wenn die Inhaberklausel im Wechsel steht. Während bei den Haager Verhandlungen, die auf eine Vereinheitlichung des Wechselrechts abzielten, die Mehrheit der Staaten für die Wechselklausel, zum mindesten aber in den Staaten, wo die Ordreklausel bestand, für diese als zwingendes Erfordernis eintraten, hat England diesen Bestrebungen Widerstand entgegengesetzt.

Bezüglich des Indossamentes ist es im englischen Recht bemerkenswert, daß sich dasselbe nicht unbedingt auf der Rückseite befinden muß. Der Engländer Byles bemerkt hierzu in seinem Buche „A treatise of the law of bills of exchange“ folgendes:

> It is not essential to the validity of an indorsement that it should be on the back of a bill or note; it may equally well be on the face. —

Mangelndes Datum oder falsche Datierung beeinträchtigt die Gültigkeit des Wechsels nicht. —

Es ist übrigens bemerkenswert, daß der trassiert-eigene Wechsel in England zulässig ist, auch wenn der Ort der Ausstellung und der Ort der Zahlung verschieden sind.

Einen Wechselbereicherungsanspruch, wie ihn das deutsche Recht in Art. 83 besitzt, kennt das englische Recht nicht.

Die Kardinalfrage des Wechselrechts ist bekanntlich das Verhältnis des Wechsels zum zugrundeliegenden Rechtsgeschäft. In dieser Hinsicht stehen sich das deutsche und das französische System am schroffsten gegenüber. Das erstere verneint die Abhängigkeit, das letztere bejaht sie und verlangt sogar zum Ausdruck dessen im Wechselformular einen entsprechenden Vermerk, die sogen. „Valutaklausel“.

Das englische Recht steht in dieser Hinsicht in der Mitte.

England nennt den Gegenwert für den Wechsel „consideration“ und spricht in Art. 28 aus, was als genügender Gegenwert gilt. Der englische Begriff des „consideration“ ist aber längst nicht so intensiv wie der französische der „provision“. (Lateinisch: causa!) Deshalb wird vielfach die Ansicht vertreten, es werde im englischen Recht trotz des „consideration“ für den Wechselgläubiger praktisch dieselbe Lage herbeigeführt wie im deutschen Recht. (So Meyer: Weltwechselrecht Bd. II, S. 99.)

Das Blanko-Indossament ist auch in England zulässig. Genau wie in Art. 13 der deutschen Wechselordnung hat auch nach englischem Recht jeder Wechselinhaber die Befugnis, das Blanko-Indossament in ein Vollindossament umzuwandeln.

In Deutschland sind Teilakzepte zulässig; sonstige Einschränkungen dürfen jedoch nicht beigefügt werden (Art. 22). Das englische Recht kennt jedoch außer dem Teilakzept eine Reihe von Einschränkungen (Art. 19).

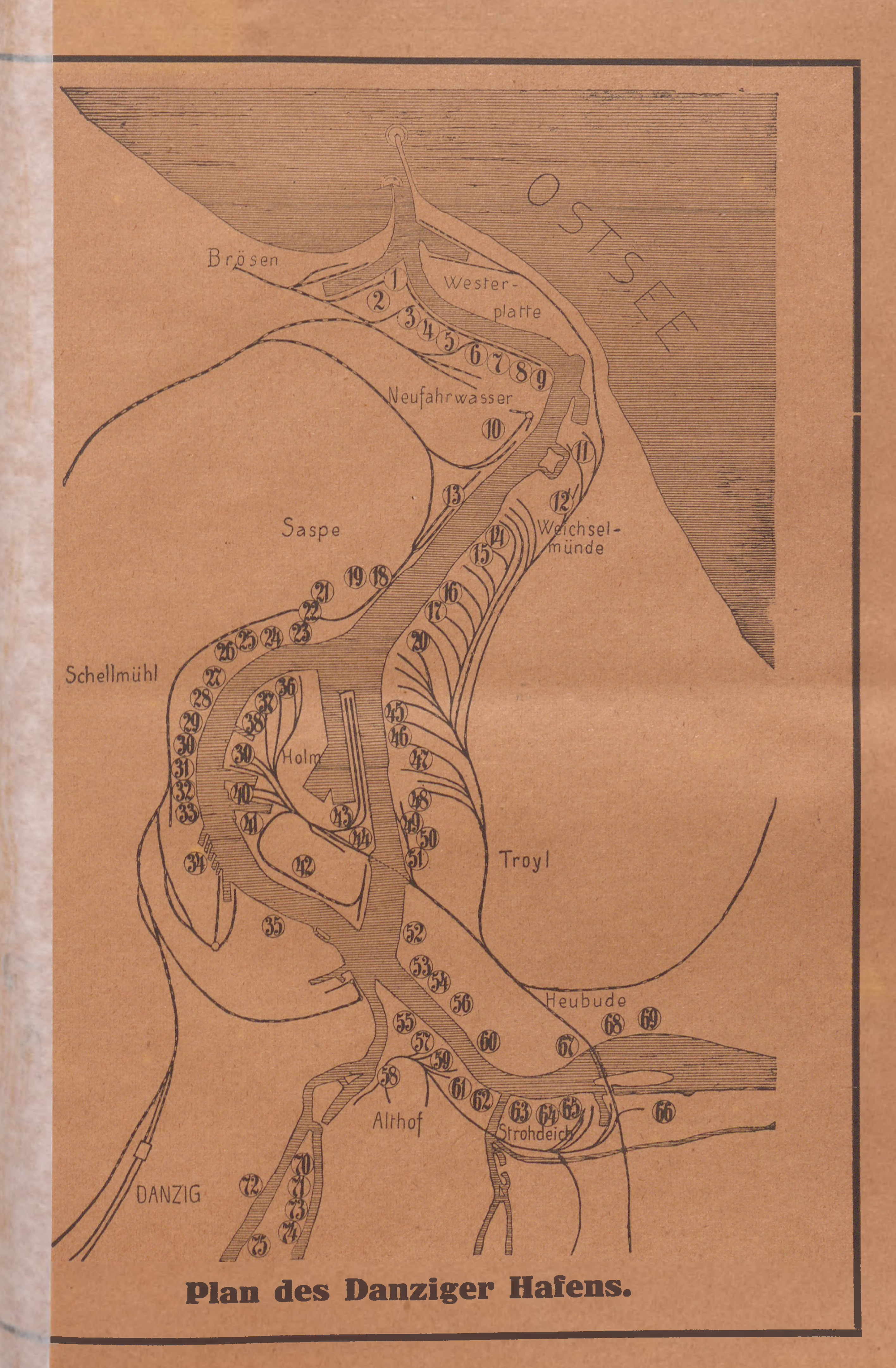
Ueber die Prolongation trifft das englische Gesetz ebensowenig eine Bestimmung wie das deutsche. Man nimmt an, daß der Wechselgläubiger, der einen Protest erwirkt hat, seines Regresses durch die Prolongation nicht verlustig geht.

Im Gegensatz zum deutschen Recht hat das englische Gesetz keine Bestimmung darüber, ob ein Wechselgläubiger eine Teilzahlung anzunehmen braucht. Es ist die Auffassung vorherrschend, daß er die Teilzahlung zurückweisen kann. —

Einen Sicherheitsregreß wegen Unsicherheit des Akzeptanten kennt auch das englische Recht. Es knüpft den Regreß an die Voraussetzung, daß der Bezogene schon vorher Akzepte nicht eingelöst hat.

Alle sonstigen Wechseleinrichtungen sind fast genau so wie im deutschen Recht. Dr. jur. L. Oppenheimer.

Druck von A. Schroth, Danzig.



Plan des Danziger Hafens.